रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 57] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 24, 2011/चैत्र 3, 1933
No. 57] NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 24, 2011/CHAITRA 3, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 मार्च, 2011

सं. म.प्र.प्रा./53/2007-जनेप न्यास.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों के उपयोग में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के सितम्बर, 2006 में अनुमोदित प्रशुल्क की समीक्षा के प्रस्ताव का निस्तारण करता है जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है ।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

वाद सं. म.प्र.प्रा./53/2007-जनेप न्यास

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास .... **आवेदक**

आदेश

(18 फरवरी, 2011 को पारित)

यह मामला सितम्बर, 2006 में अनुमोदित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जनेप न्यास) के प्रशुल्क की समीक्षा से संबंधित है ।

2.1. जनेप न्यास के दरमानों का अंतिम संशोधन सितम्बर, 2006 में दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के आदेश के माध्यम से किया गया था। चूंकि सितम्बर, 2006 में जनेप न्यास के शुल्क के सामान्य पुनरीक्षण के दौरान वर्ष 2006-07 का वास्तविक कंटेनर यातायात और इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2006-07 हेतु अनुमानित यातायात के बीच भारी अंतर था, अतः इस प्राधिकरण ने जनेप न्यास में कंटेनर संचालन गतिविधि हेतु निर्धारित शुल्क की समीक्षा नियत समय से पूर्व करने का निर्णय किया और जनेप न्यास को पत्तन में समस्त गतिविधियों हेतु प्रशुल्क प्रस्ताव 31 मार्च, 2008 से पहले प्रस्तुत करने की सलाह दी।

2.2. जनेप न्यास द्वारा निर्धारित तिथि 31मार्च, 2008 से पूर्व प्रस्ताव प्रस्तुत करने में अभिव्यक्त की गई कठिनाइयों पर विचार करते हुए शुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु नियत तिथि आगे बढ़ाकर 30 सितम्बर, 2008 कर दी गई।

2.3. तदनन्तर, जनेप न्यास ने बताया कि उसने शुल्क संशोधन प्रस्ताव तैयार कर लिया है तथा यह प्रस्ताव इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किए जाने से पूर्व पत्तन के न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित किया जाना है। चूंकि जनेप न्यास बोर्ड की सितम्बर 2008 माह हेतु बैठक अक्टूबर, 2008 में आयोजित की जानी निर्धारित थी तथा बोर्ड की बैठक में विचार-विमर्श के दौरान आने वाले सुझावों की संभावना के दृष्टिगत जनेप न्यास ने शुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु नियत तिथि 31 अक्टूबर, 2008 तक आगे बढ़ाने का अनुरोध किया। इस प्राधिकरण ने जनेप न्यास का अनुरोध स्वीकार कर लिया तथा जनेप न्यास को उसका शुल्क प्रस्ताव करने हेतु तिथि आगे बढ़ाकर 30 अक्टूबर, 2008 कर दी गई।

3. इस पृष्ठभूमि में जनेप न्यास ने अपना प्रशुल्क प्रस्ताव 29 अक्टूबर, 2008 को प्रस्तुत किया। तथापि, जनेप न्यास ने प्रस्तावित दरमान इस आधार पर प्रस्तुत नहीं किया कि चूंकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार की अथवा नहीं की जा सकती है, अतः वह प्रस्तावित दरमान महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्णय दिए जाने के पश्चात् प्रस्तुत करेगा। चूंकि मार्च 2005 का शुल्क दिशानिर्देश उपबंध 3.2.4, अन्य के साथ, उपयोक्ताओं को संशोधित प्रस्तावित शुल्क दर प्रसारित किया जाना अनुबद्ध करता है, अतः उपयोक्ताओं को प्रस्तावित दरमान के बिना अपूर्ण प्रस्ताव प्रसारित किया जाना निरर्थक माना गया। तदनुसार, हमने जनेप न्यास को अन्य चीजों के साथ, प्रस्तावित दरमान का मसौदा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया। अनुस्मारकों के पश्चात् जनेप न्यास ने दरों का प्रस्तावित प्रारूप मान दिसम्बर, 2008 में प्रस्तुत किया।

4.1. जनेप न्यास द्वारा उसके दिनांक 29 अक्टूबर, 2008 के प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए प्रमुख बिंदु जो कि प्रस्ताव के साथ संलग्न दस्तावेजों में देखे जा सकते हैं, को यहां नीचे सारांकित किया गया है:

(i) वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 का वास्तविक यातायात और वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के लिए प्रक्षेपित यातायात निम्नानुसार है:

वर्ष	कंटेनर यातायात (लाख टीईयूज में)	सीमेंट तथा बल्क कार्गो (लाख टन में)	जलयान	
			यातायात	कुल जीआरटी (मिलियन में)
2006-07	13.05	6.27	2430	60.95
2007-08	12.61	7.44	2712	71.37
2008-09	12.25	6.75	2515	70.25
2009-10	12.25	6.75	2486	68.16
2010-11	12.25	6.75	2535	69.68
2011-12	12.25	6.75	2603	71.98

(ii) बीओटी प्रचालकों से प्राप्त आय पर विचार नहीं किया गया है चूंकि वह शुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पूंजीगत व्यय के लिए निलंब खाते में अंतरित की जानी होती है।

(iii) निलंब खाते में अब तक अंतरित की गई राशि (रायल्टी/राजस्व अंश का 100%) निम्नानुसार है:

वर्ष	राशि (करोड़ रु. में)
2005-06	79.00
2006-07	190.00
2007-08	336.00
योग	**605.00**

निलंब खाते में पहले ही रखे गए रू. 605 करोड़ और उस खाते में भविष्य में होने वाली राशि से मुख्य निकर्षण तथा पूंजीगत व्यय प्रक्षेपों में सम्मिलित नहीं की गई अन्य परियोजनाओं की व्यवस्था की जाएगी।

(iv) लगभग रू.1200 करोड़ की राशि, जो भविष्य में मुख्य निकर्षण पर उपगत की जानी प्रस्तावित है, को नियोजित पूंजी पर प्राप्ति (आरओसीई) के प्रयोजन हेतु पूंजीगत व्यय नहीं माना गया है, क्योंकि वह राशि निलंब खाते में किए गए अंतरण के समक्ष समंजन हेतु अभिप्रेत है।

(v) मंत्रालय द्वारा वर्ष 2008-09 हेतु अनुमोदित वार्षिक योजना और वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 हेतु प्रक्षेपों के अनुसार उपगत किया जाने वाला पूंजीगत व्यय निम्नानुसार है:

वर्ष	पूंजीगत व्यय (करोड रु. में)
2008-09	175.17
2009-10	352.02
2010-11	405.43
2011-12	389.68
योग	1322.30

(vi) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा संसूचितानुसार, आरओसीई 16% की दर पर तथा मुद्रास्फीति का अवयव 4.6% प्रशुल्क प्रस्ताव में विचारित किया गया है। तथापि, जनेप न्यास के न्यासियों ने बोर्ड की बैठक में मत प्रकट किया कि 4.6% का मुद्रास्फीति का अवयव चालू वर्ष में विद्यमान वास्तविक स्थितियों के अनुरूप

नहीं है और इसलिए जनेप न्यास का प्रस्ताव संसाधित करते समय महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उच्चतर प्रतिशत की अनुमति दी जानी चाहिए। वर्ष 2007-08 के दौरान विद्यमान औसत विनिमय दर रू. 40.27 प्रति अमेरिकी डालर को प्रशुल्क प्रस्ताव में विनिमय दर माना गया है।

(vii) महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडल (एमएसईबी) द्वारा पत्तन की स्थिति में एक औद्योगिक उपभोक्ता से सेवा उपभोक्ता के रुप में परिवर्तन के परिणामस्वरुप पत्तन हेतु औसत विद्युत शुल्क में वृद्धि हुई है, चूंकि औद्योगिक उपभोक्ता के लिए लागू रियायती दरें उपलब्ध नहीं है। विद्युत व्यय का अनुमान लगाने में इसका ध्यान रखा गया है।

(viii) कर्मचारियों को 1 जनवरी 2007 से देय वेतन संशोधन की बकाया राशियों, 1 जनवरी 2007 से 30 जून,2008 तक पूर्व-संशोधित मूल वेतन पर 13.5% अंतरिम अग्रिम के भुगतान हेतु प्रावधान किया गया है। जनेप न्यास में तैनात कें.औ.सु.बल कार्मिकों के वेतन भी 1 जनवरी, 2006 से संशोधित किए जाने नियत हैं। अतएव, विगत वर्षों हेतु तथा तदनंतर सामान्य वेतन वृद्धि, डीए इत्यादि हेतु वार्षिक बढ़ोतरी के लिए 25% का प्रावधान किया गया है।

(ix) वर्ष 2011-12 तक कोई नये बीओटी प्रचालनों का प्रारंभ प्रस्तावित नहीं है।

(x) कुछ सूखे थोक कार्गो जैसे सीमेंट, स्टील कॉइल्स का प्रहस्तन उथले घाट (एसडब्ल्यूबी) पर किया जाता है। किराया आधार पर रेल माउण्टेड क्वे क्रेनों (आरएमक्यूसी) के संस्थापन द्वारा एस डब्ल्यू बी को यांत्रिक बनाया जाना प्रस्तावित है। एक बार इसके यंत्रचलित होने पर, सूखे थोक कार्गो (प्रमुख रुप से सीमेंट) की उठाई-धराई की गुंजाइश और कम हो जाएगी। इसलिए सामान्य कार्गो के घाट शुल्क में कोई वृद्धि नहीं की गई है। चूंकि सीमेंट और स्टीलकॉइल्स की कीमतें मूल्य संवेदी होती है तथा अर्थव्यवस्था पर मुद्रास्फीति का प्रभाव पैदा करती हैं, अतः यह प्रस्ताव किया जाता है कि सामान्य और सूखे थोक कार्गो की दरों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा।

(xi) एसडब्ल्यूबी में कंटेनर्स की उठाई-धराई के लिए 2009-10 से 2 नग आरएमक्यूसी रू. 510/- प्रति टीईयू की नियत दर पर किराए पर लिए जाएंगे तथा इस हेतु रु. 6.89 करोड़ प्रति वर्ष की लागत आएगी। इस संबंध में ईंधन मूल्यवृद्धि, नवीनीकरण पर बढ़ी दरों और बेहतर हाउसकीपिंग के लिए भी प्रावधान किया गया है।

(xii) सन 1989 में क्रय की गई सभी क्रेनें और तैरते यान भी प्रतिस्थापित किए जाने की आशा है। पूंजीगत व्यय प्रक्षेप तदनुसार ही किए गए हैं।

(xiii) जनेप न्यास में जलयान यातायात की बढ़ी मांग की पूर्ति हेतु अपने तथा किराए के वर्तमान तैरते यानों के बेड़े के अतिरिक्त, 2009-10 से 2 अतिरिक्त टग्स तथा पायलट लॉन्च किराए पर लेने का जनेप न्यास का विचार है।

(xiv) सम्पदा संबंधित शुल्कों के विषय में, अध्यक्ष (जनेप न्यास) की अध्यक्षता में एक समिति भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार शुल्क के निर्धारण हेतु गठित की गई

है। समिति द्वारा रिपोर्ट प्रस्तुत किए जाने तक सम्पदा संबंधी शुल्क को वर्तमान में यथावत रहने देने का प्रस्ताव किया गया है।

इसके अतिरिक्त, सम्पदा संबंधी आय में टैंक फार्म आबंटियों को पट्टे पर दी गई भूमि से होने वाली आय का प्रमुख अंश होता है। चूंकि प्रत्येक आबंटन के लिए एक पृथक अनुबंध है, अतः शुल्क के संशोधन का कोई प्रभाव नहीं होगा। जहां तक छोड़े गए भाग का संबंध है, यह सम्पदा संबंधी आय का महत्वपूर्ण भाग नहीं है।

4.2. जनेप न्यास द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में वित्तीय स्थिति निम्नानुसार परिलक्षित की गई है:

क्र.सं	गतिविधि	विद्यमान दर पर परिचालन आय (करोड़ रु. में)				प्राप्ति के पश्चात शुद्ध अधिशेष/घाटा (करोड़ रु. में)				विद्यमान शुल्क दर में अपेक्षित वृद्धि*
		2009-10	2010-11	2011-12	कुल	2009-10	2010-11	2011-12	कुल	
1	कार्गो*	312.78	312.94	313.08	938.80	-41.22	-105.23	-146.06	-292.51	31.16%
2	जलयान	113.85	116.38	120.22	350.45	-49.86	-47.82	-45.71	-143.39	40.92%
3	सम्पदा	91.99	94.74	97.60	284.33	-20.64	-37.08	-61.55	-119.27	41.95%

* कार्गो गतिविधि में कंटेनर गतिविधि भी सम्मलित है।

4.3. जनेप न्यास द्वारा कंटेनर शुल्क में 18% वृद्धि तथा जलयान संबंधी शुल्क में 49% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित शुल्क वृद्धि से वर्ष 2009-10 तथा 2011-12 हेतु रु. 338.85 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने का अनुमान है।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जनेप न्यास के प्रस्ताव की एक प्रति न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) तथा संबंधित उपयोक्ता संगठनों के साथ जनेप न्यास द्वारा सुझाए गए अतिरिक्त उपयोक्ताओं को भी उनकी टिप्पणियों हेतु प्रेषित की गई थी। विभिन्न उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां जनेप न्यास को उसकी टिप्पणियों हेतु अग्रसरित की गई थी। जनेप न्यास ने अपने पत्र दिनांक 19 मार्च, 2009 तथा 21 अप्रैल 2009 के माध्यम से अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

6. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, जनेप न्यास से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। जनेप न्यास ने अपना उत्तर भेज दिया है। पूछे गए प्रश्नों और जनेप न्यास द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों को यहां नीचे तालिका में प्रस्तुत किया गया है:

क्र.सं.	उठाए गए प्रश्न	जनेप न्यास का उत्तर
(क)	<u>सामान्यः</u>	
(i).	जनेप न्यास अपने न्यासी मंडल की बैठक के कार्यवृत की प्रति	जनेप न्यास ने न्यासी मंडल की बैठक के कार्यवृत की प्रति प्रस्तुत कर दी है। मंडल ने कंटेनर प्रशुल्क में

	प्रस्तुत करे जिसमें जनेप न्यास के शुल्क दर संशोधन प्रस्ताव पर विचार किया गया था।	18% और पोत शुल्क में 49% वृद्धि हेतु जनेप न्यास का प्रस्ताव अनुमोदित किया है।
(ii).	जनेप न्यास महापत्तन न्यासों हेतु शुल्क-प्रपत्र में निर्धारित प्रारुप के प्रपत्र 1 की क्रम सं. 2,3,4 तथा 8 पर अपेक्षित विवरण में प्रस्तुत करे।	[जनेप न्यास ने बताया है कि उसके द्वारा विवरण पहले ही प्रस्ताव में दिया जा चुका है। लेकिन कोई विवरण नहीं पाया गया है।]
(iii).	वर्ष 2008-09 हेतु पत्तन के समग्र परिचालन लागत का अनुमान वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक लागत की तुलना में साधारणतः अधिक पाया गया है। अनुमानित वेतन एवं मजदूरी लागत, विद्युत लागत, ईंधन, तलकर्षण व्यय और मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय क्रमानुसार 23%, 82%, 49%, 62% और 33% अधिक हैं। जनेप न्यास अप्रैल 2008 - दिसम्बर 2008 अवधि हेतु वास्तविक यातायात और आय/व्यय समस्त गतिविधियों/उप-गतिविधियों हेतु निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण में प्रस्तुत करें। वर्ष 2008-09 हेतु अनुमान समस्त गतिविधियों/ उप-गतिविधियों के लिए अनुवर्ती वर्षों हेतु अनुमानों में तदनुसारी परिवर्तनों के अनुसार समायोजित किए जाए।	हमारी वर्तमान पद्धति त्रयमासिक लागत पत्र तैयार करने की पद्धति नहीं है। तथापि, बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत त्रयमासिक वित्तीय प्रदर्शन पर पटल पत्र संलग्न हैं। वर्ष 2008-09 हेतु वास्तविक आंकड़े लेखा बंदी का कार्य पूर्ण होने पर प्रस्तुत किए जाएंगे। [पटल पत्र में अप्रैल 2007 से दिसम्बर 2007 और अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2008 तक की अवधियों के अंनतिम वित्तीय परिणामों की तुलनात्मक स्थिति दर्शाई गई है]
(iv).	जनेप न्यास द्वारा प्रस्तुत प्रपत्र 7 में वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 हेतु अनुमानों तथा वास्तविक व्यय की तुलना दी गई है। जनेप न्यास को प्रपत्र 7 में वर्ष 2008-09 हेतु भी ऐसी तुलना शामिल करनी चाहिए।	ऊपर (III) देखें।
(v).	जनेप न्यास द्वारा विभिन्न प्रचालनों/ सेवाओं हेतु रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों को इंगित नहीं किया गया है। जनेप न्यास को दिनांक 28 सितम्बर 2006 के पूर्व आदेश के पैरा सं. 15(xxviii)(क) द्वारा विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के उत्पादकता स्तर तैयार करना प्रारंभ करने की सलाह दी गई थी। जनेप न्यास को विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं हेतु उत्पादकता का विवरण प्रस्तुत करना चाहिए। इस संबंध में 2005 के शुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 6.8 देखें।	जनेप न्यास के उत्पादकता स्तर की गणना अनुसीमन हेतु विभिन्न परियोजनाओं के पूर्ण होने पर उपस्करों के प्रापण और उनके के प्रचालन प्रारंभ होने के पश्चात् नए सिरे से की जाएगी।

(vi). जनेप न्यास द्वारा वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि के लिए मंजूर की गई (और मंजूर की जाने वाली) रियायतों, (प्राप्य रायल्टी/राजस्व हिस्सा तथा पट्टा किराया) से प्राप्ति योग्य आय के विस्तृत विवरण का ब्योरा किया जाना चाहिए।

विस्तृत विवरण प्रपत्र-9 में पहले ही दिया जा चुका है, तथापि प्रतिलिपि प्रस्तुत की जा रही है। (जनेप न्यास द्वारा प्रस्तुत निलंब (एस्क्रो) खाते का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(करोड़ रु. में)

विवरण	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12
	वास्तविक	वास्तविक	आरई/बीई	प्रक्षेप	प्रक्षेप	प्रक्षेप
..से रायल्टी/राजस्व अंश (यथा स्थिति)						
एनएसआईसीटी	111.19	168.65	215.34	185.55	205.45	240.35
जीटीआईपीएल	72.45	160.72	168.83	208.52	219.35	224.08
बीपीसीएल	6.21	6.29	7.65	7.94	7.94	7.94
योग	189.85	335.66	391.82	402.01	432.74	472.37
अधिशेष श्रम यदि कोई है शून्य						
निजीकरण के आधार पर अधिशेष श्रम की लागत शून्य						
अधिशेष श्रम की लागत पूर्ति हेतु प्रयुक्त रायल्टी/राजस्व अंश शून्य						
निलंब खाते में अंतरण	189.85	336.00	392.00	402.00	433.00	472.00
निलंब खाते में प्रारंभिक शेष	269.00	605.00	997.00	1399	1232	1304

		निलंब खाते से पत्तन संरचना के सृजन / आधुनिकीकरण हेतु निवेश - - - 600 400 200 निलंब खाते से वित्तीय निवेश (बैंक में टीडीआर) 269 605 997 799 832 1104 निलंब खाते में अंतिम शेष 269 605 997 799 832 1104 [जनेप न्यास ने स्वीकृत रियायतों से प्राप्य पट्टा किराया का विस्तृत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। जनेप न्यास ने जनेप न्यास में निजी सीएफएस प्रचालकों से प्राप्त रायल्टी/राजस्व हिस्सा भी लेखाबद्ध नहीं किया है।]
(vii).	जनापूर्ति मान के संदर्भ में, जनेप न्यास का कथन है कि वह अपनी स्वीकृत संख्या शक्ति के भीतर कार्य कर रहा है। उल्लेखनीय है कि एक महापत्तन न्यास को मार्च, 2005 के शुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.6.2 में अनुबद्ध किए गए अनुसार विभिन्न प्रचालनों हेतु जनापूर्ति मान नियमित रूप से समायोजित करने चाहिए। जनेप न्यास को इस संबंध में उठाए गए कदमों का वर्णन करना चाहिए।	रिपोर्ट की जांच चल रही है तथा विचाराधीन है।

(viii).	जनेप न्यास को वर्ष 2006-07 से 2011-12 तक की अवधि में संचालित/संचालन हेतु अनुमानित अन्य कार्गों के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत करना चाहिए।	संचालित अन्य कार्गो सीमेंट है जो थोक गतिविधि में सम्मिलित है। लागत अनुमान लागत विवरण के अनुसार उपलब्ध कराए गए हैं।
(ix).	जनेप न्यास से वर्ष 2006-07 से 2011-12 तक के लिए मुख्य कंटेनर घाट और उथले घाट पर प्रहस्तित कंटेनरों हेतु पृथक लागत विवरण उपलब्ध कराने का अनुरोध है।	लागत विवरण 1 (ग) मुख्य कंटेनर घाट से संबंधित है तथा 1 (ख) उथले घाट से संबंधित है। उथले घाट पर प्रहस्तित कंटेनरों की लागत विवरण 1 (ग) में सम्मिलित है तथा मुख्य घाट और उथले घाट में पृथक्करण संभव नहीं है।
B.	<u>वित्तीय/लागत विवरण:</u>	
1.	<u>क्षमता:</u>	
(i).	जनेप न्यास ने बल्क घाट की डिजाइन की गई क्षमता 1.20 मिलियन टन और कंटेनर बर्थ की डिजाइन की गई क्षमता 15 मिलियन टन बताई है। जनेप न्यास से अनुरोध हैकि वह महापत्तन न्यासों हेतु निर्धारित शुल्क फाइलिंग प्रपत्रों के प्रपत्र 2 क के नोट 2 के अनुसार अपेक्षित डिजाइन की गई क्षमता के निर्धारण हेतु विस्तृत गणना प्रस्तुत करे। कंटेनर बर्थ की डिजाइन की गई क्षमता भी टीईयू की संख्या में अभिव्यक्त की जानी चाहिए।	जनेप न्यास ने मुख्य घाट की घाट क्षमता और उथले घाट की घाट क्षमता और यार्ड क्षमता की गणना प्रस्तुत की है। **<u>घाट क्षमता</u>** (मुख्य घाट) 1.02 मिलियन टीईयू (उथला घाट) 0.08 मिलियन टीईयू पोत गियर्स युक्त) ---------- कुल घाट क्षमता 1.10 मिलियन टीईयू ---------- [**मुख्य घाट** की क्षमता 8 नग क्वे क्रेनों तथा 70% उपयोग पर 360 दिन 16.2 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन पर आधारित है। उथले घाट हेतु क्षमता की गणना प्रस्तुत नहीं की गई है] **यार्ड क्षमता**

जनेप न्यास कंटेनर यार्ड	क्षेत्रफल (वर्ग मी. में)	भू अंश (संख्या में)	भंडारण क्षमता (टीईयू में)	टिप्पणी
ग्रेवल यार्ड	96000	2688	7525	4 हाई स्टैकिंग
आयात यार्ड	69000	1584	4425	4 हाई स्टैकिंग
रीफर यार्ड	20000	184	280	2 हाई स्टैकिंग

		आईसीडी यार्ड 46000 1172 2461 2 हाई स्टैकिंग खाली कंटेनर यार्ड 31000 775 1550 2 हाई स्टैकिंग ओडीसी यार्ड 4400 85 85 1 हाई स्टैकिंग योग (1) 266400 6488 16326 निर्यात के लिए निजी यार्ड (2) 100000 1925 4041 3 हाई स्टैकिंग एसडीबी यार्ड (3) 36000 640 1920 3 हाई स्टैकिंग एसडीबी के निकट चरण-1 के तहत प्रस्तावित यार्ड (4) 65000 1250 3750 3 हाई स्टैकिंग कुल योग (1+2+3+4) 467400 10303 26037 (जनेप न्यास द्वारा प्रस्तुत की गई भंडारण क्षमता वार्षिक यार्ड क्षमता प्रतीत नहीं होती है)
(ii).	जनेप न्यास को मुख्य कंटेनर घाट और उथले घाट हेतु मानक इष्टतम क्षमता की गणना हेतु फरवरी 2008 शुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित सूत्र और प्राचलकों का अनुसरण करते हुए पृथकतः निर्धारित और परिकलन सहित प्रस्तुत करनी चाहिए। मुख्य कंटेनर घाट और उथले घाट की क्षमता उपयोग का औचित्य ऐसी निर्धारित क्षमता के संदर्भ में सिद्ध करना चाहिए।	चूंकि ये दिशानिर्देश नई बीओटी परियोजनाओं पर लागू होंगे, अतः परिकलन नहीं किया गया है।

2.	<u>यातायातः</u>	
(i).	जनेप न्यास को पुष्टि करनी चाहिए कि क्या वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि हेतु यातायात प्रक्षेपण 5 वर्ष/वार्षिक योजना में प्रक्षेपों के अनुरूप हैं तथा चालू/प्रत्याशित वृद्धि संशोधित यातायात दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5.1 में निर्धारित अनुसार है।	यातायात प्रक्षेपण वर्तमान पर्यवेक्षित रुख के अनुरूप हैं तथा अर्जन योग्य सीमाओं के भीतर हैं।
(ii).	जनेप न्यास द्वारा वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान क्रमशः लगभग 302 वाहन और 1052 वाहन संचालित किए गए हैं। वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के दौरान कोई वाहन यातायात प्रक्षेपण नहीं होने का कारण।	जनेप न्यास मूल रुप से एक कंटेनर टर्मिनल है। वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 में वाहन यातायात कुल यातायात की तुलना में नगण्य है। भविष्य में कार वाहक पोतों के संचालन की कोई गुंजाइश नहीं होगी।
(iii).	(क). वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि के दौरान सीमेंट कार्य व्यवहार का प्रक्षेपण वर्ष 2007-08 के वास्तविक की तुलना में 9% कम दर्शाने का कारण।	जनेप न्यास मूलतः एक कंटेनर टर्मिनल है तथा प्रक्षेपित कंटेनर यातायात के अनुसार सीमेंट पोतों हेतु घाट आबंटन कम हो जाएगा। अतः कम सीमेंट कार्य व्यवाहार का अनुमान लगाया गया है।
	(ख). जनेप न्यास ने लागत विवरण में वर्ष 2010-2011 हेतु सीमेंट 6,75,000 टन प्रक्षेपित किया है। तथापि, जनेप न्यास ने अपने पत्र सं. जेएनपी/वित्त/ टीएएनपी/ 2008/113 दि. 24.11.2008 के माध्यम से वर्ष 2010-2011 हेतु सीमेंट प्रहस्तन 6,57,000 टन प्रक्षेपित किया है। जनेप न्यास को इस अंतर का कारण स्पष्ट करना चाहिए।	यह 6,75,000 टन पढ़ा जाए।
(iv).	जनेप न्यास द्वारा कुल कंटेनर यातायात का विस्तृत ब्योरा विदेश, तटीय और यानांतरण तथा आगे लादे गए, खाली और रीफर के रुप में वर्गीकृत करके प्रस्तुत किया जाना चाहिए। जैसा कि महा पत्तन न्यासों हेतु निर्धारित यातायात प्रस्तुतीकरण प्रपत्रों के प्रपत्र 2 क के अनुसार अपेक्षित है।	जनेप न्यास द्वारा प्रस्तुत अप्रैल 08 से दिस. 08 तक की अवधि के वास्तविक आंकड़े खाली, एफसीएल तथा एलसीएल के निर्यात, आयात, रेस्टो तथा यानांतरण कंटेनरों के रुप में प्रस्तुत किए गए हैं
(v).	(क). वर्ष 2008-09 के कंटेनर यातायात में अप्रैल 2008 से दिस 2008 तक की अवधि हेतु वास्तविक आंकड़ों द्वारा अद्यतन करके अनुवर्ती वर्षों हेतु अनुमानों में संगत परिवर्तन किए जा सकते हैं।	आगामी वर्षों हेतु कोई परिवर्तन अपेक्षित नहीं है।

	(ख). वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक कंटेनर यातायात की तुलना में वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के लिए कंटेनर यातायात के प्रक्षेपित परिमाण में लगभग 3% गिरावट का कारण।	वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक यातायात भारतीय अर्थव्यवस्था में आई सहसावृद्धि और तदनुसारी आयातनिर्यात व्यापार से उछाल से संबंधित था। आनेवाले समय में देश में विभिन्न कंटेनर सुविधाओं के प्रारंभ और पत्तन की डिजाइन की गई क्षमता को ध्यान में रखकर व्यवहार्य प्रक्षेप किए गए हैं।
	(ग). वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि में कंटेनर यातायात में कोई वृद्धि प्रक्षेपित नहीं किए जाने का कारण।	
(vi).	प्रपत्र2 क की क्रम संख्या V पर वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 हेतु पोतों की वास्तविक संख्या क्रमानुसार 2430 तथा 2712 दी गई है। जनेप न्यास की प्रशासन रिपोर्ट में संगत अवधि में पोतों की संख्या क्रमानुसार 2754 तथा 3119 दी गई है।	प्रपत्र 2क में केवल कार्गो पोतों की संख्या दी गई है। प्रशासन रिपोर्ट में सांख्यिकी प्रयोजन हेतु बार्ज भी शामिल किए गए हैं जो राजस्व सृजन की दृष्टि से महत्वपूर्ण नहीं हैं ।
(vii).	(क). वर्ष 2007-08 की अवधि में पोतों की वास्तविक संख्या की तुलना में वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि हेतु पोतों की संख्या के प्रक्षेप में गिरावट।	प्रक्षेप में पोतों की संख्या में कमी जेएनपीसीटी तथा एनएसआईसीटी के प्रक्षेपित कंटेनर यातायात में कमी के कारण है।
	(ख). पोत यातायात का प्रक्षेपण अप्रैल 2008 से अगस्त 2008 तक पांच माह की अवधि हेतु वास्तविक पोत यातायात पर आधारित है। वर्ष 2008-09 हेतु पोत यातायात अप्रैल 2008 से दिस. 2008 तक की अवधि हेतु वास्तविक आंकड़ों द्वारा अद्यतन करके अनुवर्ती वर्षों हेतु अनुमानों में संगत परिवर्तनों के साथ किया जा सकता है।	अप्रैल 2008 से जन. 2009 तक की अवधि हेतु पोत यातायात का विवरण प्रस्तुत है। जनेप न्यास कंटेनर पोत 600 एनएसआईसीटी कंटेनर पोत 638 जीटीआईपीएल कंटेनर पोत 779 बीपीसीएल टैंकर पोत 367 शुष्क थोक कंटेनर पोत 52 सामान्य पोत 7 रो-रो पोत 9 बार्ज जेएनपी 82 एनएसआईसीटी 46 240 जीटीआईपीएल 112 --- **योग 2692** ---

3.	<u>प्रचालन आय</u>:	
(i).	जनेप न्यास ने डॉलर के शुल्क से होने वाली आय के अनुमान हेतु 2007-08 के दौरान कथित रुप से विद्यमान रु.40.25 प्रति अमेरिकी डालर की औसत विनिमय दर मानी। जनेप न्यास को विद्यमान विनिमय दर स्तर के संदर्भ में उतार चढ़ाव के भावी प्रक्षेपों में उपयुक्त प्रावधानों द्वारा अद्यतन करना चाहिए।	आकलन वित्तीय वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक औसत पर आधारित हैं तथा पूर्वानुमान के उद्देश्यार्थ तर्कसंगत हैं जो किसी भी हालत में वर्तमान अनिश्चितता के माहौल में सटीकता से कदापि पूर्वानुमानित नहीं किए जा सकते हैं।
(ii).	महापत्तन न्यासों हेतु निर्धारित शुल्क प्रस्तुति प्रपत्रों के प्रपत्र 2ख के नोट '3 में अपेक्षित है कि प्रचालक अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय की गणना का विस्तृत विवरण विद्यमान दर मान और प्रस्तावित दर मान पर उपलब्ध कराए। तथापि, जनेप न्यास द्वारा ऐसी कोई गणना प्रस्तुत नहीं की गई। जनेप न्यास समस्त गतिविधियों/उप-गतिविधियों हेतु वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि के लिए उपलब्ध कराई जाने वाली नई सुविधाओं के संदर्भ में विद्यमान दर मान तथा प्रस्तावित दर मान पर यातायात के संशोधित अनुमान हेतु आय की गणना का विवरण प्रस्तुत करें।	प्रपत्र 2ख में विद्यमान और प्रस्तावित दर मान के अधीन आय की विस्तृत संगणना उपलब्ध कराई गई है। [जनेप न्यास द्वारा प्रपत्र 2ख में पहले उपलब्ध कराई गई सूचना वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए विद्यमान शुल्क और प्रस्तावित शुल्क की समेकित स्थिति है जिसमें कंटेनर संचालन आय, पोत संबंधी आय, भंडारण सम्पदा किराया शामिल है और आय की गणना का तरीका प्रस्तुत नहीं किया गया है]
(iii).	इस प्राधिकरण ने दिनांक 28 जून, 2007 के आदेश के माध्यम से जनेप न्यास के टर्मिनलों में रेल द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल संचालन प्रचालन (आईटीआरएचओ) के लिए पूर्व प्रभाव से 15 फरवरी 2007 से रु. 400 प्रति टीईयू का अतिरिक्त शुल्क हेतु जनेप न्यास का प्रस्ताव स्वीकृत किया था। यद्यपि जनेप न्यास ने अपने दिनांक 24 नवम्बर, 2008 के पत्र के माध्यम से स्पष्ट किया है कि आईटीआरएचओ के संबंध में व्यय	यह कंटेनर संचालन प्रभारों के अधीन समग्र आय और कंटेनर संचालन प्रभारों के अधीन उपस्करों के भाटकन पर व्यय का अंश रुप हैं जो पृथकतः उपलब्ध है।

	लागत विवरण में दर्शाया गया है, तदपि परिकलन के अभाव में उनका विवरण लागत विवरण में उपलब्ध नहीं है। जनेप न्यास को हमारे पत्र सं. टीएएमपी/23/2007 जनेप न्यास दिनांक 21 जनवरी, 2009 के माध्यम से आईटीआरएचओ को उसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव से अलग करने और आईटीआरएचओ के लिए सामान्य दर हेतु एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी। इस संदर्भ में जनेप न्यास को इससे उदभूत आय तथा आईटीआरएचओ के संबंध में 2007-08 में किए गए व्यय और अनुवर्ती अवधि हेतु अनुमानों को पृथक रुप से प्रस्तुत करना चाहिए।	
(iv).	जनेप न्यास को प्रपत्र 2ख के नोट 1 के अधीन अपेक्षितानुसार, विराम समय विश्लेषण प्रस्तुत करना चाहिए जिसके आधार पर उसने भंडारण आय का अनुमान लगाया है।	विराम समय विद्यमान स्तर पर स्थिर माना गया है तथा यातायात के सापेक्ष समायोजित किया गया है।
(v).	जनेप न्याससीएफएस तथा बफर यार्ड के प्रचालन हेतु स्वीकृत लाइसेंस से प्राप्त/प्राप्तियोग्य रायल्टी/राजस्व अंश के निलंब (एस्क्रो) खाते में अंतरण हेतु विचारित नहीं किए जाने का कारण।	जनेप न्याससीएफएस तथा बफर यार्ड के प्रचालन हेतु स्वीकृत लाइसेंस बीओटी संविदा नहीं है बल्कि विद्यमान सुविधाओं का परिचालन है। अतः ऐसा राजस्व बीओटी आय के अधीन न मानकर परिचालन आय माना गया है।
(vi).	'अन्य' शीर्ष के अधीन आय के वास्तविक/अनुमानों में विचारित मदों और उनके मूल्य को विचाराधीन समस्त वर्षों हेतु सूचीबद्ध किया जाना चाहिए।	"अन्य" शीर्ष के अधीन विचारित मदें और उनका मूल्य प्रपत्र 2ख में प्रकट किया गया है।
(vii).	वर्ष 2008-09 से वर्ष 2011-12 तक की अवधि हेतु भवनों पर अनुमानित किराया आय वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 की वास्तविक किराया आय की तुलना में न्यूनतर है।	वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के वास्तविक आंकड़ों के मामले में उपयोक्ताओं हेतु आबंटित क्वार्टरों से किराया असावधानीवश भवनों के किराए में समूहित कर दिया गया है।

(viii).	जनेप न्यास तथा जीटीआईपीएल के बीच लाइसेंस अनुबंध के परिशिष्ट IV के अनुसार जीटीआईपीएल द्वारा जनेप न्यास को देय भूमि किराया समय-समय पर जनेप न्यास के विद्यमान दर मान के अनुसार होगा। सितम्बर 2006 में स्वीकृत जनेप न्यास के दर मान में संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों की घोषणा की तिथि अर्थात् 24 फरवरी, 2004 से पट्टा किराया में प्रतिवर्ष 2% की वृद्धि अनुबद्ध की गई है। इस पृष्ठभूमि में, जीटीआईपीएल से पट्टा किराया अनुमान में 4% वार्षिक वृद्धि लागू करने का कारण।	अनुबंध के अनुसार पट्टा किराया में प्रतिवर्ष 5% वार्षिक की वृद्धि की जानी निर्धारित है। अतः 2% पर विचार नहीं किया गया है।
4.	<u>परिचालन लागत (समग्र रुप में पत्तन हेतु):</u>	
(i).	प्रपत्र 3ख में प्रस्तुत व्यय का विवरण अपूर्ण है। जनेप न्यास को सूचना तथा गणनाओं के साथ संशोधित प्रपत्र 3ख प्रस्तुत करना चाहिए।	व्यय का विवरण प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ उपलब्ध कराए गए लागत विवरण और लाभप्रदता विवरण में उपलब्ध है। [लाभप्रदता विवरण में अनुमानित विद्युत लागत और ईंधन लागत की गणनाएं नहीं दी गई है]
(ii).	वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 हेतु वार्षिक लेखा में बीओटी संविदाओं से होने वाली आय और तत्संबंधी व्यय भी "अन्य प्रभार" के अधीन दर्शाया गया है। जनेप न्यास निम्नलिखित प्रस्तुत/स्पष्ट करें:	अन्य प्रभार में बिजली, पानी तथा कें.औ.सु.बल की अंशकृत लागत शामिल है जो बीओटी प्रचालकों से/को वसूल/उपलब्ध कराई गई है।
	(क). "अन्य प्रभार" के अधीन विचारित आय और व्यय की मदें।	
	(ख). उक्त आय और व्यय हेतु लेखा के लागत विवरणों का निरूपण।	आय और व्यय की ऐसी मदें लागत विवरणों में शामिल नहीं की गई हैं।
(iii).	<u>वेतन और मजदूरी:</u> (क). जनेप न्यास ने कहा है कि उसने 1.1.2007 से प्रभावी, पत्तन के कर्मचारियों को देय वेतन वृद्धि के बकाया का प्रावधान किया है। जनेप न्यास को आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के द्वारा जनेप न्यास के दर मान के अंतिम संशोधन में 1 जनवरी 2007 से मार्च 2009 तक की	चूंकि संशोधन 1-1-2007 से ही देय है, अतः प्रावधान केवल 2007 से आगे के लिए किया गया है। इस शीर्ष के अधीन इस हेतु कोई दोहरी गणना नहीं की गई है।

	अवधि के लिए वेतन वृद्धि हेतु प्रावधान के लिए मजदूरी लागत में 15% वृद्धि की अनुमति पहले ही दी जा चुकी है। जनेप न्यास को लागत विवरण में प्रावधान के निरूपण की सूचना गणनाओं के साथ देनी चाहिए।	
	(ख).जनेप न्यास ने विचाराधीन वर्षो हेतु कर्मचारियों की निश्चित संख्या हेतु प्रपत्र 3ख में वेतन और मजदूरी लागत प्रस्तुत की है। कर्मचारियों की उसी संख्या हेतु प्रपत्र-8 में दर्शाई गई वेतन और मजदूरी लागत प्रपत्र 3ख में जनशक्ति लागत की तुलना में अधिक पाई गई है।	प्रपत्र-8 में वेतन और मजदूरी में प्रोत्साहन राशि, सेवानिवृत्ति लाभ और अन्य कल्याण-व्यय सम्मिलित हैं। मिलान विवरण प्रस्तुत किया गया है।
(iv).	<u>तलकर्षण व्यय:</u> (क). प्रपत्र-3ख में, जनेप न्यास ने वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक तलकर्षण लागत रु.989.50 लाख दर्शाई है। तथापि वर्ष 2007-08 हेतु वार्षिक लेखा में 'पत्तन एवं गोदी व्यय' के अधीन यह रु.993.85 लाख पाई गई है।	प्रपत्र 3ख में तलकर्षण गतिविधि की प्रत्यक्ष लागत दर्शाई है। तथापि, वार्षिक लेखा के अधीन पत्तन एवं गोदी व्यय में तलकर्षण और समुद्री सर्वेक्षण गतिविधि से संबंधित अतिरिक्त खर्च शामिल हैं।
	(ख). वर्ष 2008-09 हेतु तलकर्षण व्यय का अनुमान वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक व्यय की तुलना में लगभग 62% अधिक पाया गया है तथा इस व्यय में आने वाले वर्षों में 6.25% वार्षिक वृद्धि और होने का अनुमान लगाया गया है। तलकर्षण लागत का औचित्य वर्ष 2008-09 से 2011-12 हेतु विस्तृत गणनाओं के साथ सिद्ध किया जाना चाहिए।	वित्तीय वर्ष 2007-08 से संबंधित कुछ कार्य वर्ष 2008-09 में लेखाबद्ध किए गए हैं और अतएव उस वर्ष हेतु व्यय अधिक है। तदनंतर 2011-12 तक के लिए व्यय रु. 17 करोड़ पर स्थिर रखा गया है।
(v).	<u>मरम्मत और अनुरक्षण:</u> वर्ष 2008-09 हेतु अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक लागत की तुलना में लगभग 35% अधिक है। जनेप न्यास वर्ष 2008-09 हेतु अनुमानों का औचित्य स्पष्ट करें।	यह पट्टेदारों से कंटेनर संचालन उपस्कर अधिग्रहीत करने तथा भवनों एवं सड़कों की वर्द्धित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के कारण है।

(vi).	<u>बीमा:</u> (ए). जनेप न्यास के वार्षिक लेखा में दर्शितानुसार वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 हेतु वहन की गई वास्तविक बीमा लागत क्रमशः रु. 364 लाख तथा रु. 305 लाख है, जबकि इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2006 में जनेप न्यास के प्रशुल्क की समीक्षा में सितम्बर 2006-07 तथा 2007-08 हेतु रु.401.82 तथा रु. 401.90 लाख अनुमानित की गई थी। जनेप न्यास को इस वैभिन्य का स्पष्टीकरण आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के पैरा 14 (xiv)(ज) के आलोक में करना चाहिए।	बीमा की गई विशाल राशि हेतु प्रारंभिक प्रीमियम अधिक है। दावों पर निर्भरता और पैकेज नीति अंतरराष्ट्रीय बाजारों से पुनर्बीमा के अधीन होने के कारण प्रीमियम राशि विभिन्न कारकों पर निर्भर होती है।
	(ख). जनेप न्यास द्वारा वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि हेतु बीमा लागत का अनुमान वर्ष 2007-08 को आधार वर्ष मानकर वास्तविक लागत में संबंधित पिछले वर्ष की लागत पर 4.6% वार्षिक वृद्धि लागू करने द्वारा लगाया है। क्या बीमा लागत का अनुमान लगाने हेतु वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि में प्रस्तावित परिसम्पत्तियों के सकल खंड में वृद्धि को ध्यान में रखा गया है अथवा नहीं।	हां।
(vii).	<u>अन्य व्यय:</u> (क). "अन्य व्यय" के शीर्षाधीन विचारित मदों और उनकी लागत का विवरण सूचीबद्ध किया जाना चाहिए।	परिचालन व्यय का विवरण विशिष्ट और समेकित लागत विवरणों में उपलब्ध है। तथापि विस्तृत विवरण प्रस्तुत है।
	(ख). वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि में अन्य व्यय में क्रमानुसार लगभग 25%, 12% और 5% की वृद्धि के अनुमान का औचित्य संबंधित पिछले वर्षों के संदर्भ के साथ बताया जाना चाहिए।	यह वृद्धि प्रमुख रुप से उपस्करों, क्रेनों, टगों तथा पायलट लान्चों को किराए पर लेने तथा कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यह्रास के कारण है।

(viii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय : (क). प्रबंधन एवं प्रशासन संबंधी उपरिव्यय के अधीन विचारित व्यय मदों को लागत विवरण के साथ सूचीबद्ध किया जाना चाहिए।	वार्षिक लेखों की अनुसूची 19 के अनुसार 1. प्रबंधन एवं सचिव-कार्य 2. लेखा एवं लेखा-परीक्षा 3. श्रम एवं कल्याण व्यय 4. चिकित्सा व्यय 5. भण्डारण 6. भवनों तथा मार्गों पर व्यय 7. पत्तन प्रबंधन कम्प्यूटर केन्द्र 8. अभियांत्रिकी एवं कार्यशाला 9. मूल्यह्रास [जनेप न्यास ने स्थिति का मिलान किया है। लागत विवरण में यह अंतर कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यह्रास दरों को अपनाए जाने के कारण है।]
	(ख). जनेप न्यास ने वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्यय को लागत विवरण में रु.6780.03 लाख दर्शाया है, जबकि वार्षिक लेखों में वर्ष 2007-08 हेतु प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय रु. 6787.03 लाख दर्शाया गया है।	
	(ग). वर्ष 2008-09 हेतु अनुमानित प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2007-08 की अपेक्षा लगभग 15% अधिक हैं। जनेप न्यास को वर्ष 2008-09 हेतु अनुमान का औचित्य स्पष्ट करना चाहिए।	सीआईएसएफ को छठे वेतन आयोग के आधार पर देय बकाया और इस गतिविधि के अधीन कर्मचारियों के लिए देय वेतन संशोधन के बकाया हेतु प्रावधान करने के कारण वृद्धि हुई है।
	(घ). प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय का निर्धारण समस्त गतिविधियों और उप-गतिविधियों में किए जाने की विधि प्रस्तुत की जानी चाहिए।	यह अंशनिर्धारण विशिष्ट गतिविधि की प्रत्यक्ष लागत के अनुपात के आधार पर किया गया है।
(ix).	मूल्यह्रास: (क). प्रपत्र 4क में वर्ष 2008-09 के प्रारंभ में दर्शित रु.61943.85 लाख का संचयी मूल्यह्रास प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार गणन मूल्यह्रास के दृष्टिगत गणनाओं द्वारा प्रमाणित किया जाना चाहिए। इस संबंध में दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के आदेश का पैरा 14(xvii) का संदर्भ लें।	जनेप न्यास द्वारा वर्ष 2008-09 के प्रारंभ में रु.61943.85 लाख के संचयी मूल्यह्रास की गणना हेतु विस्तृत गणना प्रस्तुत की गई है।

	(ख). प्रपत्र-3 और प्रपत्र-4क में वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के लिए मूल्यह्रास आंकड़ों को दिखाया गया है।	मूल्यह्रास में अंतर को अन्य व्यय/प्रबंधन एवं प्रशासन व्यय में सम्मिलित किया गया है। प्रपत्र-3क तथा प्रपत्र-4क में दर्शित कुल मूल्यह्रास वही है।
	(ग). जनेप न्यास ने वर्ष 2008-09 से 2011-12 के दौरान क्रमानुसार रु.175.17 करोड़, रु.352.20 करोड़, रु.405.43 करोड़ और रु.389.68 करोड़ की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। तथापि वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के दौरान सकल खण्ड में जोड़े गए/जोड़े जाने हेतु प्रस्तावित पूंजीगत व्यय की प्रत्येक अतिरिक्त मद के संबंध में विस्तृत विवरण युक्त प्रपत्र-4ख जनेप न्यास द्वारा प्रस्तुत नहीं किया गया है। आगे, जनेप न्यास के प्रस्ताव के साथ संलग्न एजेंडा नोट के पैरा 14 से प्रतीत होता है कि पत्तन ने परिसम्पत्ति के पूर्ण प्रचालनारंभ के समय से असम्बद्धता के साथ मूल्यह्रास की गणना एक विशिष्ट वर्ष में वहन किए गए पूंजीगत व्यय के आधार पर की है। पूर्ण प्रचालनारंभकृत और उपयोगाधीन परिसम्पत्तियों की लागत पर प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खण्ड 2.9.5 में निर्धारित अनुसार स्वीकार्य मूल्यह्रास की संगणना के समय ही विचार किया जाएगा। अतः जनेप न्यास को वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि के लिए गणन मूल्यह्रास हेतु परिकलन, कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत मूल्यह्रास की दर पर विचार करते हुए तथा प्रत्येक परिसम्पत्ति के प्रचालनारंभ की अवधि को ध्यान में रखकर प्रस्तुत करना चाहिए।	विस्तृत गणना प्रस्तुत है, तदपि परिसम्पत्तियों के पूर्ण प्रचालनारंभ की सही अवधियों का ठीक ठीक पता लगाना कठिन है चूंकि कुछ परिसम्पत्तियां विभिन्न अनुमोदनों के अधीन हैं और अधिक समय लगता है। ऐसे परिदृश्य में किया गया अनुमान एकरूप तथा औचित्यपूर्ण है।

5.	<u>परिचालन लागत (कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि):</u>	
(i).	वर्ष 2008-09 हेतु अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत वर्ष 2007-08 की वास्तविक लागत से 265% अधिक पाई गई है। वर्ष 2008-09 हेतु अनुमानित व्यय का औचित्य सिद्ध किया जाना चाहिए। आगे, वर्ष 2009-10 से आगे मरम्मत और अनुरक्षण लागत में 10% वार्षिक की वृद्धि का कारण भी स्पष्ट किया जाना चाहिए।	उपस्करों के पुराने होने के कारण कुछ बड़े नवीनीकरण संबंधी व्यय किया गया है चूंकि प्रतिस्थापन प्रक्रिया में विलम्ब हो रहा है। अतः प्रक्षेपित व्यय औचित्यपूर्ण है।
(ii).	वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 हेतु उपस्करों के किराए हेतु वास्तविक व्यय की विस्तृत गणना में वर्ष 2008-09 हेतु उपस्करों का अनुमानित किराया प्रभार वर्ष 2007-08 के वास्तविक प्रभार से 24% अधिक पाया गया है। आगे, अनुवर्ती वर्षों हेतु इसमें 10% वार्षिक की वृद्धि की गई है। जनेप न्यास को इन अनुमानों का औचित्य दस्तावेजी साक्ष्यों द्वारा समर्थित गणना द्वारा प्रमाणित करना चाहिए।	वास्तविक आंकड़े वार्षिक लेखा से लिए गए हैं तथा अनुमान के आधार पर वृद्धि की गई है। उपस्करों हेतु किराया प्रभार कुछ अवधियों हेतु संविदाओं और नवीनीकरण दरों में अंतर के आधार पर अनुमानित किया गया है। इस प्रकार ये प्रक्षेप यथाक्रम हैं। [जनेप न्यास द्वारा अनुमानों हेतु गणना और दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किए गए हैं]
6.	<u>परिचालन लागत (समुद्री गतिविधि):</u>	
(i).	वर्ष 2008-09 के लिए टगों के प्रबंधन हेतु अनुमानित व्यय वर्ष 2007-08 के वास्तविक व्यय की तुलना में 20% अधिक देखा गया है। जनेप न्यास को इस अनुमानित व्यय का औचित्य प्रबंधन संविदाओं, यदि कोई है, की प्रतियों सहित प्रमाणित करना चाहिए।	प्रबंधन संविदाएं निश्चित अवधियों के लिए हैं तथा नवीनीकरण पर दरों में अंतर हो सकता है। अतः प्रक्षेप यथाक्रम हैं।

(ii).	वर्ष 2009-10 हेतु टगों/पायलट लांचों के किराये हेतु अनुमानित व्यय वर्ष 2008-09 हेतु अनुमानों से 65% अधिक है। अनुवर्ती वर्षों 2010-11 तथा 2011-12 हेतु अनुमान भी वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के वास्तविक व्यय की तुलना में अधिक पाया गया है। वर्ष 2009-10 हेतु अनुमानित व्यय अप्रैल 2009 से दो अतिरिक्त टगों और दो अतिरिक्त पायलट लांचों के किराए पर लेने हेतु पत्तन के प्रस्ताव के कारण प्रतीत होता है। इस संबंध में यह देखा गया है कि न तो प्रहस्तित किए जाने हेतु अनुमानित जलयानों की संख्या में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है और न ही पत्तन नौकाओं के परिचालन लागत में कोई कमी आई है। वस्तुतः जनेप न्यास ने अनुवर्ती वर्षों में प्रहस्तन हेतु जलयानों की अनुमानित संख्या की तुलना में वर्ष 2007-08 में अधिक जलयानों का प्रहस्तन किया था। अप्रैल 2009 से दो अतिरिक्त टगों और दो अतिरिक्त पायलट लांचों को किराए पर लेने का औचित्य दस्तावेजी साक्ष्यों द्वारा समर्थित गणनाओं द्वारा प्रमाणित किया जाना चाहिए।	टगों की आवश्यकता एकमात्र रुप से जलयानों की संख्या से संबंधित नहीं है। सभी तीनों टर्मिनलों पर जलयानों के इकठ्ठा होने की स्थिति में जलयानों को प्रतीक्षा करनी होगी, जो सही नहीं है। अतः प्रक्षेपित आवश्यकता सही तथा औचित्यपूर्ण है।

7.	**वित्त और विविध आय:** इस प्राधिकरण द्वारा जनेप न्यास आदेश दिनांक 28 सितम्बर 2006' (पैराग्राफ 14(ii)(ख)(ii)), में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप वित्तीय और विविध आय जैसा कि वार्षिक लेखा में दी गई है, साधारण निधि निवेशों पर ब्याज आय और स्टाफ को अग्रिमों पर ब्याज को छोड़कर, आय के इस शीर्ष के अधीन मानी जाएगी। वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि हेतु अनुमानित वित्तीय और विविध आय की समीक्षा इस दृष्टिकोण के अनुसार की जानी चाहिए।	यह पहले ही विभाजित की जा चुकी है तथा कुछ आय यथा - स्क्रैप बिक्री का अनुमान लगाया जाना कठिन है।
8.	**वित्त और विविध व्यय:**	
(i).	पिछले आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के पैराग्राफ 14(ii)(ख)(ii) के अनुसार वार्षिक लेखा में विवरणकृत वित्तीय एवं विविध व्यय, ऋणों पर ब्याज और परिसम्पत्तियों की बिक्री पर हानि के प्रावधान को छोड़कर, व्यय के इस शीर्ष के अधीन माना जाएगा। वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि हेतु अनुमानित वित्तीय और विविध व्यय की समीक्षा पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार की जानी चाहिए।	वित्त एवं विविध व्यय की गणना में लांचों के किराए तथा सेवानिवृत्ति एवं पेंशन व ग्रेच्युटी जैसे लाभ पर व्यय का ध्यान रखा गया है। वेतन संशोधन का परिणाम वृद्धि के रूप में दृष्टिगत है।
(ii).	वर्ष 2008-09 हेतु अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय वर्ष 2007-08 हेतु वास्तविक व्यय का 140% पाया गया है। आगे, अनुवर्ती वर्षों हेतु अनुमान प्रति वर्ष 12% वृद्धि के आधार पर लगाए गए हैं।	
9.	**नियोजित पूंजी:**	
(i).	महा-पत्तन न्यासों हेतु निर्धारित प्रशुल्क फाइलिंग प्रपत्रों के अनुसार पत्तन न्यासों से प्रपत्र-4ख के अनुसार सकल खण्ड वृद्धि संबंधी सूचना उपलब्ध कराने की अपेक्षा की जाती है । जनेप न्यास द्वारा वर्ष	विस्तृत गणनाएं प्रस्तुत की गई हैं। [जनेप न्यास द्वारा प्रस्तुत सूचना परिसम्पत्ति पंजिका की एक प्रति है। प्रस्तावित पूंजीगत व्यय का संबंध प्रमुख रुप से सीएफएस रोड से एसएच-54 तक बाह्य परिधीय मार्ग का निर्माण, फ्लाइओवर पुल का

	2008-09 से 2011-12 के दौरान क्रमशः रु. 175.17 करोड़, रु.352.20 करोड़, रु.405.43 करोड़ और रु.389.68 करोड़ प्रति वर्ष की वृद्धि प्रस्तावित की है। जनेप न्यास से प्रपत्र 4ख (विधिवत रूप से भरा हुआ) प्रस्तुत करने का अनुरोध है जिसमें वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि में सकल खण्ड में वृद्धि/प्रस्तावित वृद्धि के पूंजीगत व्यय की प्रत्येक अतिरिक्त मद के संबंध में वियरण दिया जाना चाहिए।	निर्माण, पहुंच मार्गों का सुदृढ़ीकरण, आरएमजीसी की लागत, वीआईपी लान्च, साल्ट पैन लैंड पर व्यय, सर्विस बर्थ के पीछे क्षेत्र का विकास इत्यादि से संबंधित है।]
(ii).	वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान उपगत वास्तविक पूंजीगत व्यय हेतु ब्योरा संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखा में दर्शित पूंजी-वृद्धि से मिलान सहित प्रस्तुत किया जाना चाहिए। वास्तविक और 2006 में जनेप न्यास प्रशुल्क समीक्षा में विचारित अनुमानों के बीच अंतर, यदि कोई है, का कारण स्पष्ट किया जाना चाहिए। इस संबंध में दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के आदेश के पैरा 14 (xix) (क) (ख) , (ग) तथा (घ) का संदर्भ लें।	[यह बयान करते हुए कि वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान वहन किया गया वास्तविक पूंजीगत व्यय का ब्योरा संबंधित वर्ष के वार्षिक लेखा की अनुसूची 3 में उपलब्ध हैं, जनेप न्यास ने इस संबंध में आगे कोई सूचना उपलब्ध नहीं कराई है।]
(iii).	वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि हेतु विचारित नए निवेशों के संदर्भ में जनेप न्यास को प्रत्येक पूँजीगत मद हेतु निम्नलिखित स्पष्टीकरण/प्रस्तुतीकरण करना चाहिए ।	प्रस्तुत प्रक्षेपण समय समय पर भारत सरकार को दिए गए अनुमानों के अनुरूप हैं तथा ग्यारहवीं योजना प्रक्षेपों का अंश रूप हैं।
	(क). ऐसे निवेश निर्णयों के आधार स्वरूप परियोजना/ संभाव्यता रिपोर्टों का विवरण उन रिपोर्टों में अंतर्विष्ट सुझावों के सारांश सहित।	
	(ख). इन निवेश योजनाओं के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति और उनके पूर्ण होने का संभावित समय।	
	(ग). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.6.3. के निबंधनों में एक विश्लेषण प्रत्येक पूंजीगत वृद्धि हेतु प्रस्तुत किया जाना चाहिए।	

	(घ). परिसम्पत्तियों में प्रस्तावित वृद्धि के आधार पर पूर्वानुमानित यूनिट परिचालन लागत में कमी, प्रक्षेपित अतिरिक्त यातायात और परिचालन कुशलता में सुधार।	यद्यपि कुछ प्रतिस्थापन हैं तथा अन्य नए अर्जन है। वर्तमान परिदृश्य में, यातायात के परिमाण में किसी वृद्धि का प्रक्षेप कठिन है।
(iv).	प्रपत्र 4-क में जनेप न्यास ने परिसम्पत्तियों के समग्र खण्ड को व्यवसाय परिसम्पत्तियों माना है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में अचल परिसम्पत्तियों का वर्गीकरण व्यवसाय परिसम्पत्तियां, व्यवसाय संबंधी परिसम्पत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियों के रूप में किया जाना निर्धारित था। इस प्राधिकरण ने जनेप न्यास को दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के आदेश के पैरा सं. 14(xxi) के माध्यम से परिसम्पत्तियों का वर्गीकरण प्रारंभ करने की सलाह दी थी। जनेप न्यास ने अपनी परिसम्पत्तियों का वर्गीकरण तीन निर्धारित संवर्गों में नहीं किया है। व्यवसाय परिसम्पत्तियों/ सुविधाओं, व्यवसाय संबंधी परिसम्पत्तियों /सुविधाओं तथा सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियों/सुविधाओं का प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से भी पत्तन प्रचालन से संबंध नहीं है जो वर्ष 2005-06 से आगे 2011-12 तक दर्शित और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.7 तथा 2.9.8 के अधीन अनुबद्ध किए गए अनुसार पृथक्कृत किया जाना हैं। नियोजित पूंजी पर प्राप्ति की संगणना तदनुसार संशोधित की जानी है। प्रशुल्क की अंतिम समीक्षा के दौरान परिसम्पत्तियों के वर्गीकरण के संबंध में जनेप न्यास से सूचना के अभाव में, इस प्राधिकरण ने जोखिम मुक्त दर पर प्राप्ति की अनुमति के प्रयोजनार्थ तदर्थ आधार पर व्यवसाय	पत्तन समस्त परिसम्पत्तियों को व्यवसाय परिसम्पत्तियां मानता है।

	संबंधी परिसम्पत्तियों की राशि रू. 10 करोड़ मानी है। इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा परिसम्पत्तियों के वर्गीकरण के अभाव में, प्राप्ति की अनुमति के प्रयोजनार्थ अन्य प्रमुख पत्तनों यथा- कोलकाता पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास के प्रशुल्क मामलों में व्यवसाय संबंधी परिसम्पत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियों को तदर्थ आधार पर विचारित किया है।	
(v).	जनेप न्यास को लागत विवरण में विचारित संबंधित गतिविधि से संबंधित शुद्ध अचल परिसम्पत्तियों का ब्योरा तथा भिन्न गतिविधियों हेतु सामान्य परिसम्पत्तियों के निर्धारण का विवरण सामान्य परिसम्पत्तियों के निर्धारण के आधार सहित प्रस्तुत करना चाहिए।	विस्तृत परिकलन प्रस्तुत हैं। [अचल परिसम्पत्तियों का एक समेकित विवरण, कंटेनर, बल्क एवं समुद्री गतिविधि से संबंधित विवरण के साथ प्रस्तुत किया गया है।]
(vi).	कार्यशील पूंजी आकलनों में, जनेप न्यास ने वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि में भण्डार/पुर्जों के समग्र वार्षिक अनुमानित व्यय को तदनुसारी वर्षों हेतु माल सूची की राशि माना है। जनेप न्यास को मालसूची का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.9 के अनुसार लगाना चाहिए।	[जनेप न्यास ने कार्यशील पूंजी की गणना में इसके द्वारा विचारित गतिविधि क्रम में मालसूची का मूल्य प्रस्तुत किया हैं।]
10.	<u>अन्य मुद्दे:</u>	
(i).	जनेप न्यास द्वारा प्राप्त/ प्राप्त किए जाने हेतु अनुमानित रायल्टी/राजस्व अंश से सृजित वर्ष 2006-07 से 2011-12 तक के वर्षों हेतु निलंब (एस्क्रो) खाते का विवरण अंतर्विष्ट प्रपत्र-9 के संदर्भ में, जनेप न्यास द्वारा निम्नलिखित का प्रस्तुतीकरण/ स्पष्टीकरण किया जाना चाहिए।	
	(क). सितम्बर 2006 में जनेप न्यास के प्रशुल्क की समीक्षा के संबंध में कार्यवाही के दौरान, जनेप न्यास ने 2005-06 से आगे रायल्टी/राजस्व अंश प्राप्तियों हेतु निलंब (एस्क्रो) खाता प्रचालित करने का	ब्लाक राशियां अनुबंध(एस्क्रो) खाते में अलग रखी गई हैं जिनमें रायल्टी/राजस्व अंश की 50% राशि सम्मलित है तथा उसमें अल्पांतर है।

	प्रस्ताव किया था। वर्ष 2005-06 हेतु जनेप न्यास का वार्षिक लेखा दर्शाता है कि पत्तन ने एन एस आई सी टी से प्राप्त(रु. 7327.88 लाख), रु. 627.35 लाख) और जी टी आई पी एल से प्राप्त(रु.41.97 लाख) के रूप में रायल्टी/राजस्व अंश प्राप्ति (रु.7997.20 लाख) लेखाबद्ध की है। यदि वर्ष 2005-06 के दौरान अनुबंध खाते से कुछ निकाला नहीं गया है तो वर्ष 2006-07 हेतु प्रारंभिक शेष रु.7997.20 दर्शाया जाएगा। ऐसा प्रतीत होता है कि जनेप न्यास ने वर्ष 2006-07 हेतु प्रारंभिक शेष रु.7900 लाख लेखाबद्ध किया है। प्रारंभिक शेष रु.7997.20 लाख के स्थान पर रु.7900 लाख माना जाने के संबंध में स्पष्टीकरण किया जाना चाहिए।	
	(ख).एनएसआईसीटी से प्राप्य अनुमानित रायल्टी के संबंध में जनेप न्यास ने वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 हेतु अनुमानित यातायात 10 लाख टीईयू प्रति वर्ष और वर्ष 2011-12 हेतु 11 लाख टीईयू माना है। इस प्राधिकरण ने एन एस आई सी टी प्रशुल्क के मामले में अपने दिनांक 30 दिसंबर, 2008 के आदेश में वर्ष 2009 से 2011 तक प्रत्येक वर्ष हेतु यातायात स्तर, उक्त आदेश के पैरा 8 में वर्णित कारणों से 14,71,313 टी ई यू माना है। आगे, जनेप न्यास ने प्रपत्र 9 में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 हेतु एन एस आई सी टी का वास्तविक यातायात 1359125 टी ई यू तथा 1508056 टी ई यू क्रमानुसार माना है। वर्ष 2008-09 हेतु 1480000 टी ई यू माना गया हैं। इस पृष्ठभूमि में, वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों हेतु अनुमानित रायल्टी प्राप्ति की समीक्षा की जानी है।	एनएसआईसीटी का यातायात प्रक्षेपण, प्रशुल्क पुनरीक्षण के समय उनके साथ परामर्श से किया गया था तथा कोई संशोधन वांछित नहीं हैं क्योंकि कोई भी वैभिन्य निलंब (एस्क्रो) खाते को प्रभावित करेगा।

	(ग). बी पी सी एल से प्राप्य रायल्टी की गणना के संबंध में जनेप न्यास ने 2008-09 हेतु 3.850 मिलियन और 2009-10 से 2011-12 तक प्रत्येक वर्ष हेतु 4 मिलियन टन विचारित किया है। बी पी सी एल के प्रशुल्क संशोधन संबंधी कार्यवाही में दिनांक 7 अगस्त,2007 के आदेश द्वारा बी पी सी एल ने वर्ष 2008-09 हेतु 4.79 मिलियन टन तथा 2009-10 हेतु 5.48 मिलियन टन का प्रक्षेपण प्रस्तुत किया था। अतएव, बी पी सी एल से वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक की अवधि हेतु प्राप्य रायल्टी आकलन की समीक्षा का जानी है।	निदर्शित आंकड़े अर्जित किए जा सकने योग्य हैं तथा कोई संशोधन वांछित नहीं है क्योंकि कोई भी परिवर्तन अनुबंध खाते को प्रभावित करेगा।
	(घ). जहां तक अनुबंध खाते में संचित राशि के उपयोग का संबंध हैं, जनेप न्यास ने कहा हैं कि मुख्य तलकर्षण हेतु रु.1200 करोड़ के समग्र अनुमानित व्यय की पूर्ति निलंब खाते में संचित राशि से की जानी प्रस्तावित है। अनुबंध खाते में प्रस्तुत विवरण के अनुसार मुख्य तलकर्षण हेतु निधियों का उपयोग वर्ष 2009-10 से प्रारंभ होगा। चूंकि वर्ष 2009-10 का आगमन सन्निकट है, जनेप न्यास को वर्ष 2009-10 से परियोजना के कार्यान्वन हेतु उठाए जाने वाले कदमों के बारे में बताना चाहिए। इस संबंध में सरकारी स्वीकृति की प्रति प्रस्तुत की जानी चाहिए।	तलकर्षण परियोजनाएं प्रारंभ करने हेतु सभी प्रयास किए जा रहे हैं।
	(ङ). प्रपत्र-9 के नोट-2 से प्रतीत होता है कि जनेप न्यास ने निलंब खाते में संचयों के निवेश पर अर्जित ब्याज को आय माना है। जनेप न्यास को उक्त ब्याज आय प्रपत्र-9 में दी गई व्यवस्था के अनुसार अनुबंध खाते में जमा करनी चाहिए।	समस्त ब्याज आय नहीं मानी गई है।
(ii).	जनेप न्यास द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक वहन किए गए आर टी जी	मेसर्स ए बी जी एण्ड वार्नर के साथ पट्टा अनुबंध 2007-08 में समाप्त हो चुका है। आर एम क्यू सी

	के वास्तविक किराया प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2006 में जनेप न्यास की प्रशुल्क निर्धारण में विचारित अनुमानों के संदर्भ में सत्यापन हेतु प्रस्तुत किए जाने चाहिए। वास्तविक तथा अनुमान आंकड़ों के बीच अंतर, यदि कोई है , का स्पष्टीकरण किया जाना चाहिए। इस संबंध में, दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के आदेश के पैरा, 14(xiv) (घ) का संदर्भ लें।	किराए पर लेने हेतु एक प्रस्ताव था जो कार्यरूप में परिणित नहीं किया जा सका।
(iii).	जनेप न्यास द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक वहन किए गए ट्रैक्टर ट्रेलरों के वास्तविक किराया प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2006 में जनेप न्यास के प्रशुल्क निर्धारण में विचारित अनुमानों के संदर्भ में सत्यापन हेतु प्रस्तुत किए जाने चाहिए। वास्तविक तथा अनुमान आंकड़ों के बीच अंतर, यदि कोई है , का स्पष्टीकरण किया जाना चाहिए। इस संबंध में, दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के आदेश के पैरा, 14(xiv)(ख) का संदर्भ लें।	इसे अलग से प्रकट नहीं किया गया हैं परन्तु वार्षिक लेखा में उपस्कर किराया के अधीन दर्शाया गया हैं।
(iv).	जनेप न्यास द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक वहन किए गए लघु कार्यों के वास्तविक किराया प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2006 में जनेप न्यास के प्रशुल्क निर्धारण में विचारित अनुमानों के संदर्भ में सत्यापन हेतु प्रस्तुत किया जाना चाहिए। वास्तविक तथा अनुमान आंकड़ों के बीच अंतर, यदि कोई है , का स्पष्टीकरण किया जाना चाहिए। इस संबंध में, आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के पैरा, 14(xvi) का संदर्भ लें।	वास्तविक आंकड़े वार्षिक लेखा से लिए गए हैं तथा वृद्धि अनुमान के अनुसार की गई हैं।

ग.	दर मानः	
(i).	जनेप न्यास ने अपना प्रस्तावित दर माने जनेप न्यास में विद्यमान कुंटेनर संबंधित प्रशुल्क पर 18% की वृद्धि के अनुमान तथा जनेप न्यास में विद्यमान पोत संबंधित प्रशुल्क पर 49% की वृद्धि के अनुमान के आधार पर तैयार किया हैं। इस वृद्धि के औचित्य हेतु उपयोक्ताओं को होने वाले उत्पादकता सुधार के लाभों को सूचीबद्ध किया जाना चाहिए।	जबकि कुछ परिसम्पत्ति वृद्धियां प्रतिस्थापन के रूप में हैं, अन्य नए अर्जन है। वर्तमान परीदृश्य में यातायात परिमाण में कोई वृद्धि प्रक्षेपित करना कठिन हैं।
(ii).	अध्याय-1 के अधीन प्रस्तावित नोट 1.2 (vii) (ख) संशोधित प्रशुल्क दिर्शानिर्देश के खण्ड 2.18.2 के अनुरूप संशोधित किया जाए तथा ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की विद्यमान मूल उधार दर के साथ अद्यतन की जाए।	जी हाँ ।
(iii).	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 30 सितम्बर, 2008 के माध्यम से जनेप न्यास को उसके द्वारा टर्मिनल्स में लाइसेंसधारकों द्वारा प्रचालित पोतों की बदली के समय बदली प्रभारों की उगाही संबंधी उपयुक्त शर्तों को अंतिम रूप देने और एन एस आई सी टी/जी टी आई पी एल/बी पी सी एल के साथ परामर्श से " टर्मिनल सुविधा" तथा " जनेप न्यास सुविधा", के रूप में पोतों के विभिन्न आवागमनों की विस्तृत सूची तैयार करने की सलाह दी थी। जनेप न्यास ने अध्याय-2 के अनुभाग 2.2. ग के अधीन नोट सं.(4) (4)(ii)(क) तथा (ख) के माध्यम से एक साधारण टिप्पणी में प्रस्ताव किया है कि निजी/बी ओ टी टर्मिनल्स में की गई सभी बदली " टर्मिलन सुविधा" मानी जाएंगी तथा प्रभार योग्य हैं। लाइसेंसधारकों द्वारा टर्मिनल्स में प्रचालित विभिन्न आवगमनों को "टर्मिनल सुविधा"	प्रत्येक बदली में भारी खर्च होता हैं। यदि अनुपयुक्त योजना अथवा बी ओ टी प्रचालकों की अपेक्षा के कारण यदि बदली को पत्तन सुविधा वर्गीकृत कर दिया जाए तो इसके दुरूपयोग की प्रवृत्ति बनेगी तथा अनावश्यक वित्तीय बोझ पड़ेगा। अतः यह शर्त अंतर्वेशित की गई है। जनेप कं.ट./उथला घाट में केवल इसकी सुविधाओं के लिए की गई बदली ही पत्तन सुविधा के रूप में वर्गीकृत की जाएगी।

	और " जनेप न्यास सुविधा" के रूप में सूचीबद्ध नहीं किया गया है। यह भी नहीं बताया गया है कि जनेप न्यास ने इस संबंध में एन एस आई सी टी/ जी टी आई पी एल/बी पी सी एल के साथ कोई परामर्श किया था अथवा नहीं। इस संबंध में एक विस्तृत नोट प्रस्तावित किया जाए।	
(iv).	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 28 मार्च, 2007 के माध्यम से जनेप न्यास को तरल कार्गो घाट के लिए वहां उपलब्ध कराई गई सुविधाओं और वहन की गई पूंजीगत एवं प्रचालन लागत के आधार पर एक पृथक बर्थ किराया दर निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी थी। हमें जनेप न्यास से ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। तरल कर्गो घाट पर उपलब्ध कराई गई सुविधाओं और वहन की गई पूंजीगत और परिचालन लागत के आधार पर तरल कार्गो घाट के लिए पृथक बर्थ किराया दर का प्रस्ताव किया जाना चाहिए।	वर्तमान में ऐसी कोई पहल नहीं की गई है।
(v).	जनेप न्यास द्वारा अनुसूची 2.4 के नीचे नोट 3(iii) में एक शर्त का प्रस्ताव किया है जिसमें तरल कार्गो के निर्यात् के संबंध में कार्गो प्रचालन के परिपूर्णन का समय निदर्शित किया गया है। चूंकि तरल कार्गो का प्रहस्तन बी पी सी एल द्वारा किया जाता है, इस संबंध में शर्त निरर्थक हो गई है। जनेप न्यास इस शर्त की जांच करे तथा इसको हटाने पर विचार करे। इस संबंध में आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के पैरा सं.14(xxiii)(i)(ii) का संदर्भ लें।	चूंकि बर्थ किराया जनेप न्यास को प्राप्त होता है, अतः यह शर्त प्रासंगिक हैं।

(vi).	इस प्राधिकरण ने जनेप न्यास आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के पैरा सं. 14 (xxiii)(iv)(ट) के माध्यम से जनेप न्यास को उथले डुबाव घाट/पोर्ट क्राफ्ट बर्थ/पोर्ट क्राफ्ट जेटी पर बर्थ किराया प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु लागत आधारित प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी थी। पत्तन द्वारा न तो कोई पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है और न ही उसको वर्तमान सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव में सम्मिलित किया गया है। जनेप न्यास को उथले डुबाव घाट/पोर्ट क्राफ्ट बर्थ/पोर्ट क्राफ्ट जेटी पर बर्थ किराया, उक्त बर्थों पर उपलब्ध कराई गई सुविधाओं और वहन की गई पूंजीगत एवं प्रचालन लागत के आधार पर, प्रस्तावित करना चाहिए।	प्रत्येक बर्थ के लिए पृथक बर्थ किराया निर्धारित करने हेतु कोइ कदम नहीं उठाया गया हैं चूंकि इससे उपभोक्ताओं के साथ-साथ पत्तन को भी अधिक जटिलताओं का सामना करना पड़ेगा।

7. जनेप न्यास द्वारा दी गई जानकारी/स्पष्टीकरण में कुछ अंतर था, इसलिए जनेप न्यास से आगे अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। जनेप न्यास ने अपना जवाब दे दिया है। उठाए गए प्रश्नों और जनेप न्यास द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के सारांश को नीचे यहां सारणीबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	उठाए गए प्रश्न	जनेप न्यास का उत्तर
(क).	<u>सामान्य:</u>	
(i).	जैसे कि वित्तीय वर्ष 2008-09 पहले ही समाप्त हो चुका है, जनेप न्यास को सभी गतिविधियों/उप गतिविधियों के लिए विहित प्रपत्रों में अप्रैल 2008 से मार्च 2009 की अवधि तक के लिए वास्तविक प्रशुल्क और आय/व्यय सभी गतिविधियों/उपगतिविधियों के लिए अनुमानों में संगत परिवर्तनों सहित प्रस्तुत करना चाहिए। वर्ष 2008-09 अनन्तिम मसौदा वार्षिक विवरणों की एक प्रति भी दी जाए।	वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए वार्षिक लेखा प्रस्तुत किए गए हैं। वर्ष 2008-09 के लिए पत्तन की चार मुख्य गतिविधियों अर्थात् बल्क, कंटेनर, समुद्री और संम्पदा के संबंध में वास्तविक लागत विवरण प्रस्तुत किए गए हैं। सभी गतिविधियों/उप गतिविधियों के संबंध में उत्तरवर्ती वर्षों के लिए प्राक्कलनों में तदनुसार परिवर्तन करना व्यावहारिक नहीं होगा क्योंकि प्रशुल्क में परिवर्तन के लिए प्रस्ताव न्यासी बोर्ड से मंजूरी प्राप्त करने के बाद भेजा गया था।

(ii).	वर्ष 2008-09 के लिए प्रक्कलनों के साथ वास्तविक आंकड़ों का तुलनात्मक ब्यौरा भी प्रपत्र-7 में दिया जाए।	2008-09 के वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़ों तथा अनुमानों का तुलनात्मक विवरण (प्रपत्र 7) भेज दिया गया है।
(iii).	पत्तन सुविधाओं का आधुनिकीकरण एक सतत प्रक्रिया हो सकती है और जब परियोजनाओं को चालू किया जाएगा है तो इसके प्रभाव का पता चलेगा। उपलब्ध सुविधाओं/विचाराधीन 3 वर्ष की अवधि के दौरान सृजित की जाने वाली सुविधाओं के आधार पर उत्पादकता मानदण्ड प्रस्तुत किए जाने चाहिए। विभिन्न कार्यों/सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के अभाव में, यह प्रधिकरण जनेप न्यास के संबंध में दिशानिर्देश के मार्च, 2005 के उपबंध 2.8 के कार्यान्वन पर अपनी राय दे सकता है।	उपलब्ध सुविधाओं/3 वर्षों की अवधि में विचारार्थ सृजित की जाने वाली सुविधाओं के आधार पर उत्पादकता मानदण्डों का ब्यौरा दिया गया है। [जनेप न्यास ने निम्नलिखित विवरण दिया है: इसके पास निम्नलिखित विवरणानुसार 680 मीटर के घाट लंबाई वाले इसके मुख्य कंटेनर बर्थ में 8 आरएमक्यूसी हैं : (i). 1989 में संस्थापित पोस्ट पैनामैक्स आरएमक्यूसी सं. 3 (ii). पट्टे पर लिए गए आरएमक्यूसी 1995 में सं. 1 1997 में सं. 2 2002 में (सुपर पोस्ट पैनामैक्स आरएमक्यूसी) सं. 2 कुल सं. 8 (ii). 1989 में अर्जित किए गए आरएमक्यूसी ने पहले ही अपनी 20 वर्ष की आर्थिक अवधि मार्च 2009 में पूरी कर दी है (iii). वर्ष 2009-10 से 2011-12 में पत्तन सुविधाओं के आधुनीकीकरण/सृजित करने के लिए इसने 1989 में अर्जित 3 आरएमक्यूसी को बदलने की योजना बनाई, जिन्हें 2011-12 में स्थापित करने की उम्मीद है। (iv). पत्तन वर्ष 2010-11 में अपने मुख्य घाट में एक और सुपर पोस्ट पैनामैक्स आरएमक्यूसी को प्राप्त करने की प्रक्रिया में है, ताकि मुख्य कंटनेर घाट में 9 आरएमक्यूसी होंगे। (v). वर्ष 2008-09 के दौरान देखी गई 8 आरएमक्यूसी के लिए आरएमक्यूसी वार उत्पादकता के आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए औसतन कुल क्रेन उत्पादकता प्रति क्रेन 15.81 फेरे प्रति घंटा बताई गई है।

		(vi). 2002 के 2 सुपर पोस्ट पैनामैक्स आरएमक्यूसी की औसतन क्रेन उत्पादकता वर्ष 2008-09 में लगभग प्रति क्रेन 20 फेरे प्रति घंटा थी। (vii). वर्ष 2010-11 में एक और सुपर पोस्ट पैनामैक्स आरएमक्यूसी के बढ़ने से (कुल 9 आरएमक्यूसी) कुल औसतन क्रेन उत्पादकता प्रति घंटा प्रति क्रेन 16.12 फेरे दिखाई गई है। (viii). 3 आरएमक्यूसी के प्रतिस्थापन के साथ (1989 में प्राप्त) 2011-12 में 3 सुपर पोस्ट पैनामैक्स आरएमक्यूसी से 9 आरएमक्यूसी के लिए औसतन कुल क्रेन उत्पादकता प्रति क्रेन 18 फेरे प्रति घंटा दर्शायी गई है। (ix). इसने आगे यह भी कहा है कि उपर्युक्त नई योजनाओं के समापन के बावजूद, यह 20 मीटर की रेल स्पैन जैसी भौतिक बाधाओं तथा ट्रियन लिफ्ट के प्रचालन का उपयोग नहीं कर पाने के कारण प्रति क्रेन 25 फेरे प्रति घंटा की उत्पादकता प्राप्त नहीं कर पाया है।]
(iv).	जनेप न्यास द्वारा दिए गए फार्म – 9 में केवल स्वीकृत रियायतों से प्राप्य रोयल्टी/ राजस्व अंश का ब्यौरा था कृपया 2008-09 से 2011-12 तक स्वीकृत (तथा स्वीकृत किए जाने वाले) रियायतों से प्राप्य पट्टे के किराये का ब्यौरा भी दें, जैसे कि पहले अनुरोध किया गया था।	जीटीआईपीएल से प्राप्य पट्टा संबंधी किराया (लाख रु. में) वर्ष — राशि 2007-08 — 3050.21 2008-09 — 3148.04 2009-10 — 3299.11 2010-11 — 3431.07 2011-12 — 3568.31
(v).	पत्तन कार्यों के लिए कर्मचारियों की संख्या निर्धारण के संबंध में राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण के निर्णय को श्रम मंत्रालय 23 मई 2006 की अधिसूचना सं. L-3/011/1/2000-आईआर(एम), द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित कर दिया है।	जनेप न्यास ने ब्यौरा दे दिया है। इसने कहा है कि किसी भी तरह के कर्मचारी संख्या में परिवर्तन के लिए कार्यान्वयन पूर्व कर्मचारी संघों से चर्चा करने की जरुरत होती है ताकि औद्योगिक संबंध खराब न हों।

	अधिकरण के निर्णय के अनुसार विद्यमान कर्मचारी संख्या और संशोधित कर्मचारी संख्या को दर्शाने वाला एक तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया जाए। वर्तमान परिदृश्य के अंतर्गत वास्तविक / अनुमानों के अनुसार विभिन्न गतिविधियों के अंतर्गत मानव बल की लागत दिखाई जाए और क्या अधिकरण के निर्णय को वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए व्यवसाय अनुमानों हेतु कार्यान्वित किया गया है?	
(B).	(1). <u>वित्तीय / लागत विवरण:</u>	
(i).	कृपया 80,000 टीईयू पर उथले जल घाट (एसडब्ल्यूबी) की घाट क्षमता के निर्धारण के लिए विस्तृत गणना पेश करें।	उथले जल घाट (एसडब्लयूबी) की घाट-क्षमता के निर्धारण के लिए विस्तृत गणना दी गई है। [10.19X24X1.3X360X70%=80,118 टीईयू]
(ii).	यद्यपि इष्टतम क्षमता के लिए गणना हेतु, सूत्र और मानक जो फरवरी 2008 के मार्गदर्शी निर्देशों में विहित किए गए हैं, नई बीओटी परियोजनाओं पर लागू हैं, जनेप न्यास से पुन: अनुरोध है कि फरवरी 2008 में दिए गए दिशानिर्देश का सूत्र लगाए और जनेप न्यास में व्याप्त मानकों को अपनाकर मुख्य कंटेनर टर्मिनल और उथले जल घाट की मानक क्षमता, कार्यकरण को अलग अलग निर्धारित कर भेजें।	मुख्य कंटेनर टर्मिनल और उथले जल (एसडब्ल्यूबी) की मानक क्षमता दी गई है:- <u>मुख्य घाट:</u> 8 X 360 X24 X16.2X0.7X1.3 = 10.2 लाख टीईयू <u>उथला जल घाट</u> 10.19 X 24 X1.3X360X0.7 = <u>0.80 लाख टीईयू</u> <u>11.00 लाख टीईयू</u> <u>वर्ष 2009-10 में क्षमता:</u> <u>मुख्य घाट</u> (a). 6 आरएमक्यूसी X 1.25 लाख टीईयू प्रति वर्ष 7.50 लाख टीईयू (b). 2 आरएमक्यूसी X 1.50 लाख टीईयू प्रति वर्ष 3.00 लाख टीईयू (c). उथला जल घाट <u>0.80 लाख टीईयू</u> <u>11.30 लाख टीईयू</u> <u>वर्ष 2010-11 में क्षमता:</u> (a). 6 आरएमक्यूसी X 1.25 लाख टीईयू प्रति वर्ष 7.50 लाख टीईयू (b). 3 आरएमक्यूसी X 1.50 लाख टीईयू प्रति वर्ष 4.50 लाख टीईयू

		(c). उथला जल घाट 0.80 लाख टीईयू 12.80 लाख टीईयू वर्ष 2011-12 में क्षमता: (a). 3 आरएमक्यूसी X 1.25 लाख टीईयू प्रति वर्ष 3.75 लाख टीईयू (b). 6 आरएमक्यूसी X 1.50 लाख टीईयू प्रति वर्ष 9.00 लाख टीईयू (c). उथला जल घाट 0.80 लाख टीईयू 13.55 लाख टीईयू
	(2). यातायात:	
(i).	कृपया जनेप न्यास द्वारा वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए इसके टर्मिनलों पर कार्गो/कंटेनरों के लिए यातायात अनुमान 5 वर्ष/वार्षिक योजना के अनुसार भेजें।	अनुमानित यातायात (लाख में) ब्यौरा: 2008-09, 2009-10, 2010-11, 2011-12 सीमेंट (टन): 6.75, 6.75, 6.75, 6.75 कंटेनर (टीईयू): 12.25, 12.25, 12.25, 12.25
(ii).	जनेप न्यास ने विदेश, तटीय और यानांतरण में कुल कंटेनर यातायात के विस्तृत ब्यौरा नहीं दिया है और फॉर्म 2ए के अनुसार यथा अपेक्षित भारित, खाली और रीफर में आंवटित नहीं किया है। जनेप न्यास द्वारा दिए गए कुछ यातायात ब्यौरे अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2008 की अवधि तक के हैं। कृपया विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अपेक्षित ब्यौरें को फार्म-2ए के अनुसार भेजें।	अनुमानित वर्ष 2009-10 से 2011-12 के वर्षों के लिए विस्तृत ब्यौरों को देते हुए कंटेनर यातायात दिए गए हैं। अनुमान 2007-08 में वास्तविक प्रबंधित कंटेनर यातायात के आधार पर दिए गए हैं।
(iii).	जनेप न्यास ने वर्ष 2008-09 के लिए जहाज यातायात का अद्यतन नहीं किया है जो कि अप्रैल 2008 से जनवरी 2009 की अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों पर आधारित हैं और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए अनुमानित जहाज यातायात में कोई परिवर्तन नहीं	जनेप न्यास ने वर्ष 2008-09 हेतु वास्तविक जलयान यातायात ब्योरा प्रस्तुत किया है, जो नीचे दिए अनुसार है: क्र सं: 1 विवरण: जेएनपी यानों की संख्या: 665 कुल जीआरटी: 15957599 औसत जीआरटी: 23996

किया है। चूंकि वित्तीय वर्ष 2008-09 पहले ही समाप्त हो चुका है इसलिए 2008-09 के वर्ष के लिए वास्तविक जहाज यातायात प्रस्तुत किया जाए और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए अनुमानित जलयान परिवहन को अद्यतन किया जाए।

	कंटेनर जलयान			
2.	शुष्क बल्क जलयान	57	647421	11358
3.	बीपीसीएल टैंकर	409	7180810	17557
4.	आरओ आरओ जलयान	11	440178	40016
5.	सामान्य जलयान	7	78144	11163
6.	एनएसआई सीटी कंटेनर जलयान	697	25273549	36260
7.	जीटीआईपी एल कंटेनर जलयान	859	27185560	31648
8.	जेएनपी नौका	87	174429	2005
9.	एनएसआई सीटी नौका	50	99669	1993
10.	जीटीआईपी एल नौका	120	246984	2058
	कुल	2962	77284343	26092

जनेप न्यास ने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए अनुमानित जलयान यातायात ब्यौरा प्रस्तुत किया है, जिसे नीचे दिया गया है:

2009-10	यातायात	जीआरटी	यानों की संख्या
सीमेंट	675000	591604	53
जनेप न्यास सीटी	1225000	16409116	714
एनएसआई सीटी	1000000	16352258	460
जीटीआईपी	1675000	29156420	951

		एल 4000000 5655903 308 बीपीसीएल 3900000 68165301 2468 कुल

2010-11	यातायात	जीआरटी	जलयानों की संख्या
सीमेंट	675000	591604	53
जनेप न्यास सीटी	1225000	16409116	714
एनएसआई सीटी	1000000	16352258	460
जीटीआईपी एल	1762000	30670813	1000
बीपीसीएल	4000000	5655903	308
कुल	3987000	69679694	2535

2011-12	यातायात	जीआरटी	जलयानों की संख्या
सीमेंट	675000	591604	53
जनेप न्यास-सीटी	1225000	16409116	714
एनएसआई सीटी	1100000	17987483	506
जीटीआईपी एल	1800000	31332272	1022
बीपीसीएल	4000000	5655903	308
कुल	4125000	71976379	2603

यह व्यावहारिक नहीं है कि सभी गतिविधियों/उप गतिविधियों के लिए उत्तरवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों में तदनुसार परिवर्तन किए जाए क्योंकि प्रशुल्क संशोधन का प्रस्ताव न्यासी मंडल से अनुमोदन लेने के बाद प्रस्तुत किया गया था।

	(3). <u>प्रचालनीय आय:</u>	
(i).	जनेप न्यास द्वारा 29 अक्टूबर 2008 के पत्र के अंतर्गत भेजे गए फार्म-2B में केवल निम्नलिखित सूचना है:	जनेप न्यास के निम्नलिखित सूचना भेजी: (a). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पत्तन

	(a). पोर्ट विशिष्ट कार्गो से सभी विचाराधीन वर्षों की आय का ब्यौरा (b). 2006-07 और 2007-08 के वर्षों के लिए कंटेनर संबंधी विदेशी, तटीय और यानांतरण और आगे भारित, खाली और रीफर में विभक्त आय का ब्यौरा किया गया है। (c). 2008-09 से 2011-12 के वर्षों के लिए अनुमानित कंटेनर प्रबंधन आय को विद्यमान और प्रस्तावित दर मान के अंतर्गत समेकित अंकों में दिया गया है। विदेशी, तटीय और यानांतरण में और आगे भारित, खाली और रीफर में विभक्त कंटेनर संबंधी आय का ब्यौरा वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक नहीं दिया गया है। संक्षेप में दी गई सूचना केवल विभिन्न श्रेणियों के अंतर्गत राजस्व के आंवटन से संबंधित है। इसमें यह स्पष्ट नहीं है कि प्रत्येक श्रेणियों के अंतर्गत दरमान/प्रस्तावित दरमान में अनुमोदित प्रशुल्क की तुलना में राजस्व किस तरह निर्धारित होता है । जनेप न्यास ने विद्यमान और प्रस्तावित दर मानों के अंतर्गत आय की विस्तृत गणना नहीं दी है। इसी तरह, कोई भी विस्तृत गणना को जलयान संबंधी आय के लिए नहीं दिया गया है। कृपया आवश्यक गणनाओं को भेजें।	विशिष्ट कार्गो से अनुमानित आय का ब्यौरा (b). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के वर्षों के लिए कंटेनर संबंधी अनुमानित आय का ब्यौरा (c). 2009-10 से 2011-12 के वर्षों के लिए जलयान संबंधी अनुमानित आय का ब्यौरा [जनेप न्यास ने विद्यमान और प्रस्तावित दर मान के अंतर्गत आय की विस्तृत गणना नहीं दी है।]
(ii).	जनेप न्यास ने कहा कि अंतर-टर्मिनल रेल प्रबंधन कार्यों (आईटीआरएचओ) से प्राप्त होने वाली आय समग्र कंटेनर प्रबंधन आय का हिस्सा बनती है और आईटीआरएचओ का हुआ खर्च उपस्करों को किराए पर लेने के खर्च का हिस्सा बनता है। इस संबंध में आईटीआरएचओ के संबंध में सूचना निम्नलिखित प्रपत्र में	आईटीआरएचओ के कार्यों का ब्यौरा निम्नलिखित है: जेएन पत्तन पर कुल प्रहस्तित टीईयू से / को / कुल आईसीडीज प्रहस्तन / मिश्रित प्रहस्तन / प्रतिशत फरवरी-07 (15 / मार्च-07 / 114026 / 35495 / 31.13%

भेजी जाए:

तालिका-I (टैरिफ के विद्यमान स्तर पर आईटीआरएचओ से आय)

अवधि	आईटीआरएचओ के अंतर्गत जनेप न्यास द्वारा कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रबंधित टीईयू की दृष्टि से आईसीडी मात्रा	प्रति टीईयू दर (रु. में)	आय (1)X(2)= (3)
	(1)	(2)	(3)
(वास्तविक)			
2006-07		400	
2007-08		400	
2008-09		400	
(प्राक्कलन)			
2009-10		400	
2010-11		400	
2011-12		400	

to 28)				
अप्रैल -07	मार्च-08	1010380	336581	33.31%
अप्रैल -08	मार्च-09	995948	329586	33.09%
अप्रैल -09	अगस्त -09	458432	169443	36.96%
कुल		2578786	871105	33.78%

आईटीआरएचओ से आय को 2009-10 से 2011-12 तक के लिए प्राक्कलित अनुमानों को बनाते हुए कुल आय में माना गया है।

जहां तक तालिका-I का संबंध है, कालम (1) को कालम (2) से गुणा करना उचित नहीं होगा जैसे कि तालिका-I में उल्लेख किया गया है क्योंकि कंटेनर के स्वरुप/प्रकार अलग अलग होंगे।

तालिका – II (आईटीआरएचओ पर व्यय-उपकरणों का किराया)

(लाख रु. में)

अवधि	आईटीआरएचओ के अंतर्गत कंटेनर प्रहस्तन के लिए उपस्कर किराया	आईटीआरएचओ के अंतर्गत आईसीडी के अलावा कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु उपस्कर	कुल व्यय (1) + (2) = 3 (जैसे कि जनेप न्यास द्वारा दिया गया है। इसके दिनांक

टैम्प के पत्र में आईटीआरएचओ व्यय संबंधी तालिका-II कालम (4) में वर्ष वार दिखाई गई राशि सही नहीं है। ये राशियां उन उपस्करों के किराए से संबंधित हैं जिन्हें पूरे कंटेनर प्रबंधन कार्यों में प्रयोग किया जाता है और केवल आईटीआरएचओ कार्यों के लिए ही प्रयोग नहीं किया जाता है जैसे कि तालिका-II कालम (4) में माना गया है। आईटीआरएचओ कार्यों संबंधी व्यय को पत्तन के लेखा प्रणाली में अलग से उपलब्ध नहीं कराया गया है जैसे कि पहले समय-समय पर बताया गया था।

	प्रभार का अंश	किराया प्रभार का अंश	29.10.2008 के पत्र का परिशिष्ट-2.1
(1)	(2)	(3)	(4)
(वास्तविक)			
2006-07			2133.80
2007-08			2655.14
2008-09			3300.00 *
(प्राक्कलन)			
2009-10			3630.00
2010-11			3993.00
2011-12			4392.00

* अनुमानों को 2008-09 के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अद्यतन किया जाए।

	(4). <u>प्रचालन लागत</u> (पत्तन की समग्रतः)	
(i).	लाभदेयता विवरण (परिशिष्ट 2.1) और लागत विवरण (फार्म-3बी) में वास्तविक / अनुमानित विद्युत का ब्यौरा और मशीनों से संबंधित ईंधन लागत तथा मरम्मत लागत, भवनों और अन्यों से संबंधित मरम्मतों से संबंधित ब्यौरे नहीं हैं। कृपया ब्यौरा प्रस्तुत करें।	2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित विद्युत और ईंधन लागत संबंधी सूचना दी गई है। मशीनों ; भवनों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का ब्यौरा और वर्ष 2008-09 से 2011-12 के लिए अन्य मरम्मतों का ब्यौरा भी जनेप न्यास द्वारा दिया गया है। [परिकलन नहीं दिया गया है]
(ii).	बीओटी ठेकों से उत्पन्न अन्य आय और बीओटी ठेकों संबंधी अन्य व्ययों के संबंध में सूचना निम्नलिखित फार्मेट में दी जाए: (रु. में)	बीओटी ठेकों से उत्पन्न अन्य आय और अन्य व्यय में टैरिफ प्राक्कलनों का विचार नहीं किया गया है।

विवरण	वास्तविक		अनुमान	
	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i). बीओटी ठेकों से प्राप्त अन्य प्रभार				
(a) एनएसआईसीटी				
(b) बीपीसीएल				
(c) जीटीआईपीएल				
कुल				
(ii) बीओटी ठेकों के संबंध में व्यय				
(a) एनएसआईसीटी				
(b) बीपीसीएल				
(c) जीटीआईपीएल				
कुल				

(iii).	फार्म 3-बी में दिए गए वर्ष वार अन्य व्यय का कुल योग और जनेप न्यास के 19 मार्च 2009 के पत्र के परिशिष्ट-6 में दिए गए अन्य व्यय मेल नहीं खाते हैं। कृपया आंकड़ों को मिलाईए और मिलान ब्यौरा भेजें।	फार्म-3बी में अन्य व्ययों के लिए संशोधित विवरण और पहले परिशिष्ट-6 में दिए गए आंकड़े भेजे जा रहे हैं। [पहले दिए गए परिशिष्ट- VI में दिखाए गए कुल वर्ष वार अन्य व्यय संशोधित प्रपत्र-3बी में दिखाए गए आंकड़ों से मेल खाते हैं। अन्य व्ययों का सारांश नीचे दिया गया है: (लाख रु. में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
1. उपस्कर किराए पर लेना	2655.14	3300.00	3630.00	3993.00	4392.30
2. नए क्रेन किराए पर लेना	-	-	688.50	688.50	688.50
3. टग पर व्यक्तियों को लगाना	201.12	241.34	252.45	264.06	276.21
4. पोर्ट क्राफ्ट पर व्यक्तियों को लगाना	295.37	308.96	323.17	338.03	353.58
5. टगों और पायलट लांचों को किराए पर लेना	2336.50	2443.98	4023.70	4208.79	4402.40

6. ह्रास	8501.86	9145.09	10721.86	12856.66	13871.95
7. अन्य जैसे जल, डाक, प्रिंटिंग और स्टेशनरी, कानूनी और व्यावसायिक प्रभार, इंजीनियरिंग सेवाएं, प्रशिक्षण व्यय आदि	3525.83	3520.02	3664.82	3816.28	3974.62
कुल	17515.82	18959.39	23304.50	26165.32	27959.56

(iv).	अवमूल्यन यह दोहराया गया है कि पूरी तरह से चालू और प्रयोग में परिसंपत्तियों की लागत को ही मार्च 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों की धारा 2.9.5. में निर्धारित अनुमान्य अवमूल्यनों में गिनते हुए विचार किया जाएगा। जनेप न्यास को पुनः सलाह दी जाती है कि, प्रत्येक परिसंपत्ति के चालू होने की अवधि के दृष्टिगत अवमूल्यन के लिए संशोधित परिकलन में विचार करें।	यह अनुमान लगाना पहले से बहुत मुश्किल है, जब 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के अनुमानित वर्षों में परिसंपत्तियों को अर्जित करने का प्रस्ताव है, कि उन्हें कब प्रयोग किया जाएगा। जनेप न्यास ने यह बात दोहरायी कि अनुमानित परिसंपत्तियों के लिए लिया गया अवमूल्यन परंपरागत, यथोचित और कंपनी अधिनियम की अनुसूची XIV के टैम्प के दिशानिर्देशों के अनुसार है। तदनुसार अवमूल्यन का दावा किया गया है।
	(5). <u>प्रचालन लागतें</u> (कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि)	
(i).	उपस्कर पर हुआ/होने वाला मुख्य नवीकरण व्यय का ब्यौरा दिया जाए	जनेप न्यास ने कहा है कि अधिकांश कंटेनर प्रहस्तन उपकरण आयातित हैं। उपकरण पर होने वाले नवीकरण संबंधी मुख्य व्यय में पुर्जों और घिसने वाली सहायक सामग्री को बदलना शामिल है जिसे

		नियमित अंतराल पर निवारणात्मक/पूर्वअनुमानित अनुरक्षण के आधार पर आयातित करना पड़ता है। इसके अलावा, उपकरण के खराब होने के दौरान मरम्मत और अनुरक्षण का कार्य करना पड़ता है। पहले ही उपलब्ध कराई गई विस्तृत लागत शीट में लागत सामाग्रियों की खपत के अंतर्गत दर्शायी गयी है । समय-समय पर किए जाने वाले मरम्मत और अनुरक्षण के कार्य कंटेनर टर्मिनल अनुरक्षण अनुभाग और इंजीनियरिंग सेवा के कार्यशाला और ओटो गैरेज अनुभाग द्वारा किए जाते हैं। अनुमानित मरम्मतों और अनुरक्षण व्ययों का ब्यौरा दिया गया है।
(ii).	जनेप न्यास से पुनः अनुरोध किया जाता है कि वह दस्तावेजी सबूतों द्वारा समर्थित परिकलन के साथ कार्य करने वाले उपकरण के किराया प्रभारों के प्राक्कलनों को साबित करें।	कार्यों के लिए उपकरणों अर्थात् ट्रैक्टर-ट्रेलर, रीच-स्टेकर्स को किराए पर लेने के कार्य आदेश दिए गए हैं। कार्य आदेश प्रतियों में निम्नलिखित दरों और संविदा की अवधि दर्शायी गई है: 1. <u>जनेप न्यास के अंतर्गत कंटेनरों के परिवहन के लिए 90 ट्रैक्टर ट्रैलरों को किराए पर लिया जाना:</u> छ पक्षों को प्रत्येक को 15 की आपूर्ति जारी करने के कार्य आदेश जारी किए गए। (i). प्रति 20' भारित कंटेनर 161.27 रु. प्रति 20' खाली कंटेनर 119.27 रु. (ii). 20' से अधिक भारित और खाली कंटेनरों की दरें 20' संबंधित कंटेनरों की दर से 1.5 गुना होगी। (iii). अनुबंध अवधि 1.4.07 से 31.03.2010 तक तीन वर्ष है जिसे उसी दर पर आगे 2 वर्षों तक बढ़ाया जा सकता है। (iv). अनुबंध वृद्धि / कटौती उपबंध से अनुशासित है जो कि डीजल के मूल्य पर आधारित होगी 2. <u>जनेप न्यास के भीतर कंटेनरों के परिवहन के लिए 5 रीच स्टेकरों को किराये पर लेना</u> (i). प्रति 20' भारित कंटेनर 164.00 रु. प्रति 20' खाली कंटेनर 100.00 रु.

		(ii). 20' से अधिक भरे और खाली कंटेनरों की दर संबंधित 20' कंटेनरों की दर से 1.5 गुना होगी। (iii). अनुबंध अवधि 12.08.2007 से 11.8.2010 तक 3 वर्ष है। (iv). अनुबंध वृद्धि/कटौती उपबंध से अनुशासित है जो कि डीजल मूल्य पर आधारित होगा।
	(6). प्रचालन लागत (समुद्री गतिविधि)	
(i).	जैसे कि पहले से ही अनुरोध किया गया है, जनेप न्यास को वर्ष 2008-09 के लिए टगों की मैनिंग के लिए मैनिंग अनुबंधों की प्रतियां भेजनी चाहिए।	टगों के लिए व्यक्तियों को लगाने के लिए अनुबंधों हेतु कार्य आदेश दिए गए हैं। [(i). जनेप न्यास ने 3 टगों (ग्रुप ए) के लिए व्यक्तियों, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए एक निजी पार्टी से जनवरी 2001 में प्रारंभिक रुप से 5 वर्षों के लिए अनुबंध किया था जो कि पतन के दिनांक 02.01.2001 के पत्र के अनुसार उन्हीं निबंधनों एवं शर्तों पर अगले 2 वर्षों की अवधि तक बढ़ाने योग्य थी । दरों की अनुसूची निम्नानुसार है: <u>प्रति टग प्रति माह मासिक प्रभार</u> 1. प्रचालन, व्यक्ति व्यवस्था और रसद 4 लाख रु. 2. अनुरक्षण प्रभार 0.95 लाख रु. 3. भण्डार और रसायन की आपूर्ति 0.45 लाख रु. 4. गोदी के ऊपर के हिस्से के लिए पेंटिंग प्रभार 1.80 लाख रु. 5. जल के नीचे के लिए पेंटिंग प्रभार 1.75 लाख रु. (ii). जनेप न्यास द्वारा दिए गए दस्तावेजों की प्रतियों से देखा गया है कि यह ठेके को समय- समय पर 6% लागत वृद्धि के साथ "प्रचालन, व्यक्ति और रसद व्यवस्था के शीर्ष में बढ़ाता रहा है। जनेप न्यास के दिनांक 3 मार्च 2009 की एक प्रति, जो कि संबंधित निजी पक्ष को जारी की गई है, में कहा गया है कि उपर्युक्त अनुबंध को 01.03.2009 से आगामी आदेशों तक बढ़ा दिया

		गया है। ठेके के विस्तार के ब्यौरे नहीं दिए गए हैं। (iii). जनेप न्यास ने जनेप न्यास के स्वामित्वाधीन लांचों (ग्रुप-बी) जिसमें 3 पायलट लांच, 2 वीआईपी नौकाएं और 2 मूरिंग नौकाएं शामिल हैं, की व्यवस्था, प्रचालन और अनुरक्षण कार्यों हेतु 3 वर्ष की अवधि के लिए एक अनुबंध किया और अनुबंध को शुरु करने की संभावित तारीख 02 अप्रैल 2007 है। उपर्युक्त कार्य के लिए कोई दस्तावेजी सबूत 2009-10 के बाद नहीं दिया गया है। (iv). ऐसा प्रतीत होता है कि पत्तन ने मूरिंग क्रू की सेवाएं प्रदान करने हेतु किसी दूसरी पार्टी से अनुबंध किया है। जनेप न्यास द्वारा दिए गए ठेका दस्तावेजों की प्रतियों में 15.07.2009 से 15.10.2009 तक तीन माह की अवधि के लिए ठेके के विस्तार के बारे में ही बताया गया है जिसके साथ कार्य का दायरा और संबंधित पार्टी को देय दर दी गई है।]
(ii).	पैरा (ii) जनेप न्यास से पुनः अनुरोध किया जाता है कि वह दस्तावेजी साक्ष्य के साथ टग/पायलट लांचों को किराए पर लेने के लिए अनुमानित व्यय हेतु कार्यचालन दें।	टगों / पायलट नौकाओं को किराए पर लेने के कार्य आदेश दिए गए हैं: (i). जनेप न्यास द्वारा 07.09.2000 को दिए गए दस्तावेज की प्रति में कहा गया है कि इसने 45 टन के एक बोलार्ड पुल टग की बिक्री के लिए और उसे वापस जनेप न्यास को किराए पर देने एक निजी पार्टी से अनुबंध किया। यह अनुबंध 10 वर्षों तक के लिए वैध है और 2 वर्षों तक बढ़ाया जा सकता है। पहले वर्ष के चार्टर दर पर 5% वार्षिक संचयी वृद्धि इस अवधि के दौरान अनुमान्य है। पहले वर्ष के लिए ठेके हेतु प्रति दिन देय राशि 139,500 रु. प्रति दिन है। वारंटी अवधि के दौरान निजी पार्टी द्वारा प्रथम वर्ष प्रभारों पर 9900 रु. प्रति दिन के हिसाब से छूट का प्रस्ताव दिया गया है । जनेप न्यास को टग को किराए पर लेने के दौरान ईंधन, जल, विद्युत, पत्तन प्रभार और प्रदूषण रोधी की व्यवस्था करनी होगी।

(ii). जनेप न्यास द्वारा दिए गए दस्तावेजों की एक प्रति से देखा गया है कि टग/लांच को किराए पर लेने की दर और वैधता अवधि-नीचे दी गई है:-

क्र सं	जलयान	स्वीकृति पत्र	वैधता	दर (प्रति दिन रु. में)
1	एक टग	24.10.07	सेवा आरंभ होने की तारीख से 5 वर्ष जो कि उन्हीं नियम और शर्तों पर आगे 2 वर्षों तक विस्तारणीय होगी	131660
2	एक टग	13.4.06	-वही-	123075
3	एक टग	13.4.06	-वही-	123075
4	एक सुरक्षा नौका	29.08.06	-वही-	8750
5	दो तीव्र गति वाली पायलट नौकाएं	02.04.08	-वही-	22500 / प्रति दिन प्रति नौका

	(7). नियोजित पूंजी	
(i).	पैरा (i) दिनांक 19 मार्च 2009 के अपने पत्र के अंतर्गत जो जनेप न्यास द्वारा भेजे गए परिशिष्ट-9 में केवल सकल परिसंपत्ति ब्लाक, सकल ब्लाक में वृद्धियों और अवमूल्यनों को 2007-08 से 2011-12 के वर्षों तक के लिए दिया गया है। कृपया, फार्म-4बी में 2008-09 से 2011-12, तक के दौरान सकल ब्लाक में जोड़े गए/जोड़े जाने वाले पूंजीगत व्यय के प्रत्येक अतिरिक्त मद का ब्यौरा दें, जैसे कि पहले ही अनुरोध किया गया था।	2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के दौरान सकल ब्लाक में जोड़ी जाने वाली प्रस्तावित पूंजीगत व्यय की अतिरिक्त मदों का ब्यौरा दिया गया है। [मुख्य मदों में सड़क कार्य, पुनर्वास उपाय, अपशिष्ट निपटान प्रणाली का विकास, वीटीएमएस प्रणाली का उन्नयन, अतिरिक्त रेल लाइनों का निर्माण, मेरी गो राउंड लिंकेज, विद्यमान सड़कों और यार्डों का विकास, नए आरओबी का निर्माण, पत्तन क्षेत्रों का सुधार, जल आपूर्ति को बढ़ाना और जल निकासी प्रणाली, 6 आरटीजी को अर्जित करना, एक आरएमजीसी, 3 टग, 3 पायलट नौकाओं, 2 मूरिंग नौकाओं को बदला जाना, कंप्यूटर प्रणाली का उन्नयन, एक नए सुपर पोस्ट पैनामैक्स साइज आरएमक्यूसी अर्जित करना, सुपर पोस्ट पैनामैक्स साइज आरएमक्यूसी के साथ 1989 में 3 आरएमक्यूसी का प्रतिस्थापन समुद्री रसायन टर्मिनल और आबद्ध विद्युत संयत्र का निर्माण शामिल हैं]
(ii).	जनेप न्यास वर्ष 2008-09 से 2011-12 के दौरान सकल ब्लाक में क्रमश: 175.17 करोड़ रु. 352.20, 405.43 करोड़ रुपए और 389.68 करोड़ रुपए का प्रस्ताव कर रहा है। कृपया प्रत्येक पूंजीगत मद हेतु इन निवेश योजनाओं के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति और पूरा होने का संभावित समय भेजें।	प्रत्येक पूंजीगत मद के लिए निवेश योजनाओं के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति और उनके पूरा होने के संभावित समय संबंधी सूचना दी गयी है। [सड़कों को चौड़ा करने का कार्य 2009-10 में पूरा हो गया। इसने एक नए सुपर पोस्ट पैनामैक्स साइज आरएमक्यूसी को लेने का कार्य अगस्त 2009 में और एक आरएमजीसी का प्रतिस्थापन का कार्य आदेश सितम्बर 2009 में दिया था।]
(iii).	जनेप न्यास ने कहा है कि यह अपनी पूरी परिसंपत्तियों को व्यापारिक परिसंपत्ति समझता है। तथापि, दिनांक 19 मार्च, 2009 के जनेप न्यास के पत्र के परिशिष्ट 9 (परिसंपत्ति रजिस्टर) से पता चलता है कि पत्तन के पास व्यापारिक परिसंपत्ति/व्यापार	पत्तन की सभी परिसंपत्तियों को जैसे कि पहले उत्तर दिया गया था प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव के प्रयोजनार्थ व्यापारिक परिसंपत्तियां माना गया है। पत्तन नगर के क्वार्टर भी सीमा शुल्क और अन्य पत्तन प्रयोक्ताओं/नौवहन एजेंटों को किराए पर दिए गए हैं। पत्तन अस्पताल भी बाहरी रोगियों जैसे सीमा शुल्क अधिकारियों, पत्तन प्रयोक्ताओं/ठेके के

	संबंधी परिसंपत्ति जैसे क्वार्टर, स्कूल, अस्पताल, कैंटीन, आराम गृह, शॉपिंग केन्द्र, क्लब, बहुउद्देशीय सभागृह, बस शेल्टर इत्यादि हैं । संयोगवश, जनेप न्यास द्वारा दिए गए परिसंपत्ति रजिस्टर में इस दृष्टि से पूरी सूचना नहीं है कि एकत्रित ह्रास और परिसंपत्ति के प्रत्येक मद के लिए सकल ब्लाक संबंधित वर्षों के लिए संबंधित सूचना नहीं दी गई है। जैसे कि पहले ही कहा गया है कि मार्च, 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के खंड 2.9.7 और 2.9.8 में यह निर्धारित किया गया है कि परिसंपत्तियों का सकल ब्लाक को व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों/सुविधाओं और सामाजिक देयता परिसंपत्तियों/सुविधाएं अलग अलग दी जानी चाहिए। इसलिए जनेप न्यास से पुनः अनुरोध है कि जैसे कि 28 सितम्बर 2006 के आदेश के पैरा सं. 14 (xxi) द्वारा इस प्राधिकरण ने पहले सलाह दी थी, परिसंपत्तियों को टैरिफ दिशानिर्देशों के खंड 2.9.7 और 2.9.8 के अंतर्गत निर्धारित अनुसार परिसंपत्तियां अलग अलग दें और इन्हें 2005-06 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए दिखाएं। तदनुसार नियोजित पूंजी पर लाभ संशोधित करें।	श्रमिकों/स्कूल अध्यापकों को प्रभार के आधार पर सेवा देता है । भारतीय शिक्षण संस्था और सेंट मेरी द्वारा क्रमशः पत्तन टाउनशिप में दो स्कूल चलाए जा रहे हैं । इन दोनों स्कूलों में अनेक छात्र अगल बगल के क्षेत्रों से हैं और जनेप न्यास कर्मचारियों के बच्चे नहीं हैं। पत्तन के भीतर चल रही पत्तन की कैंटीन और अस्पताल / प्रशासन भवन का प्रयोग भी प्रभार के आधार पर पत्तन प्रयोक्ताओं/शिपिंग एजेंटों द्वारा किया जा रहा है । शॉपिंग सेंटर में दुकानों का भी इस परिसर में टाउनशिप निवासियों के अतिरिक्त अन्य लोगों द्वारा भी प्रयोग किया जा रहा है । इस पत्तन के 15 कि.मी. दायरे में कोई अन्य होटल या कोई नोडल अस्पताल, स्कूल नहीं है । इन सुविधाओं को कार्यबल की दक्षता को बढ़ाने और व्यापार को बढ़ाने के लिए भी प्रदान किया गया है क्योंकि इन सुविधाओं का प्रयोग नौवहन एजेंटों, नौवहन लाइनों और पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा किया जाता है। उपर्युक्त तथ्यों के दृष्टिगत, इन सभी परिसंपत्तियों को व्यापारिक परिसंपत्तियां समझा गया है। इन उपर्युक्त सभी परिसंपत्तियों को व्यापारिक परिसंपत्तियां समझा गया है।
	(8). <u>अन्य मुद्दे</u>	
(i).	जनेप न्यास से पुनः अनुरोध है कि वह वर्ष 2005-06 (रु.7997.20 लाख) के दौरान निलंब खाते में आए धन पर सही विचार करके निलंब खाते को दुबारा सही करके भेजें 14,71,313 टीईयू के ट्रेफिक स्तर वर्ष 2009, 2010 और 2011 प्रत्येक के लिए अलग अलग जैसे कि इस प्राधिकरण	ये अनुमान तत्समय यातायात में व्याप्त वैश्विक मंदी के आधार पर यथोचित हैं जो कि प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर विचार करने के समय बनाए गए थे। विवरण की एक प्रति संलग्न है।

	द्वारा 30 दिसम्बर 2008 के आदेश में एनएसआईसीटी के मामले में, वर्ष 2008-09 के वर्ष के लिए 4.79 मिलियन टन के परिवहन स्तर और वर्ष 2009-10 के लिए 5.48 मिलियन टन, बीपीसीएल दिनांक 7 अगस्त 2007 का आदेश देखें और फार्म 9 में यथा उपबंधित निलंब खाते में चयित निवेश पर अर्जित ब्याज को जमा करने संबंधी सूचना दें।	
(C).	<u>दरों का पैमाना</u>	
(i).	जनेप न्यास का यह उत्तर कि वर्तमान में लिक्विड कार्गो जेटी और उथला डुबाव घाट/पोर्ट क्राफ्ट बर्थ/पोर्ट क्राफ्ट जेटी के लिए अलग पृथक घाट को किराया विहित करने का कोई इरादा नहीं है, यह कदम इस प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में 28 मार्च 2007 और 28 सितम्बर, 2006 को दिए गए आदेशों में दी गई सलाह की पूरी तरह अवहेलना करता है । लिक्विड कार्गो जेटी और उथला डुबाव घाट/पोर्ट क्राफ्ट बर्थ/पोर्ट क्राफ्ट जेटी के लिए अलग बर्थ के किराए की दर पूंजी और खर्च हुई प्रचालन लागत एवं उसमें प्रदान सुविधाओं को प्रदान किया जाना चाहिए।	लिक्विड कार्गो जेटी, उथला डुबाव घाट/पोर्ट क्राफ्ट बर्थ/ पोर्ट क्राफ्ट जेटी के लिए अलग बर्थ किराए प्रभार को अलग लगाने का कोई प्रस्ताव नहीं है, जैसे कि पहले ही उत्तर दिया गया है। बर्थ किराया प्रभार समग्र चर और निर्धारित लागतों के आधार पर लगाए जाते हैं जो कि यान की सभी बर्थों और यान संबंधी सेवाओं के लिए होती है । लागतों का विस्तृत विवरण पत्तन के लेखाओं में उथला डुबाव घाट, लिक्विड कार्गो बर्थ और अन्य बर्थों के लिए अलग से उपलब्ध नहीं है। बेहतर प्रबंधन नियंत्रण के लिए सभी बर्थों पर एकल बर्थ किराया दर लगाई जाती है।

8.1. जनेप न्यास से 31 मई 2010 तक वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए वास्तविक आंकड़ों से लागत विवरणों को अद्यतन करने और वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान प्रदान करने के लिए अनुरोध किया गया। 31 मई 2010 तक अद्यतन लागत विवरण प्रदान करने में कठिनाइयां व्यक्त करते हुए, पत्तन ने विवरण प्रदान करने के लिए कुछ और समय मांगा। दिनांक 3 अप्रैल 2009 से जनेप न्यास के वर्तमान दर मानदंड की परिवर्धित वैधता के मद्दे नज़र और दिनांक 31 जुलाई 2010 तक प्रशुल्क (टैरिफ) निर्धारण कार्य पूरा कर लेने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा मंत्रालय के दिनांक 6 मई 2010 के पत्र के तहत सभी प्रमुख पत्तनों को दिए गए निदेशों के मद्दे नजर यह प्राधिकरण कार्यवाहियों को अनिश्चित काल तक जारी नहीं रखना चाहता था और इसलिए जनेप न्यास से 15 जून 2010 तक अद्यतन लागत विवरण दायर करने का

अनुरोध किया गया। जनेप न्यास ने सूचित किया कि यह जुलाई 2010 के प्रथम सप्ताह तक अपेक्षित सूचनाएं प्रदान कर देगा। एक अनुस्मारक के बाद, जनेप न्यास ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वास्तविक आंकड़ों तथा वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमानों के साथ तीन वर्ष के प्रशुल्क चक्र के लिए जुलाई 2010 में एक संशोधित प्रस्ताव दायर किया है। जनेप न्यास का संशोधित प्रस्ताव निम्ननुसार है:

क्र.सं.	गतिविधि	प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि
1.	थोक(बल्क)	7 times
2.	कंटेनर	46.00%
3.	समुद्री (मरीन)	21.00%
4.	संपदा	48.00%
5.	पत्तन सम्पूर्ण रुप से	37.00%

जनेप न्यास ने आगे बताया कि यह थोक संबंधी गतिविधि और संपदा किराये के लिए पृथक रुप से प्रभारों के संशोधन हेतु अपने प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

8.2. जेनपीटी ने सूचित किया है कि इसने निम्नलिखित लागत मदों के संबंध में 3.76% के वृद्धि कारक को ध्यान में नहीं लिया है और वृद्धि की विभिन्न दरों को विचाराधीन लेने के कारण को भी स्पष्ट किया जिसका सारांश नीचे दिया गया है:

(i). अनुमानित वर्षों मे विद्युत प्रभारों के अनुमान में प्रतिवर्ष 10% की वृद्धि हुई है क्योंकि पत्तन को वाणिज्यिक श्रेणी में वर्गीकृत किया जाता है और महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कम्पनी लिमिटेड (एमएसईडीसीएल) द्वारा वाणिज्यिक दर प्रस्तावित की जा रही है। दर में जून 2008 में 4.50 प्रति यूनिट से 7.00 रु. प्रति यूनिट की वृद्धि हुई है और 2010-11 में तथा अनुमान वर्षों में और वृद्धि की संभावना है।

(ii). डीजल के मूल्य तेजी से बढ़ रहे हैं और एक वर्ष में दो बार वृद्धि हुई है। इसलिए अनुमान वर्षों में 10% के एक वृद्धि कारक को विचार में रखा गया है।

(iii). नए समझौते में 3% की वार्षिक वेतनवृद्धि और मंहगाई भत्ते में 7% की वृद्धि के मद्दे नजर वेतन और पारिश्रमिक के अनुमान हेतु अनुमान वर्षों में 10% के वृद्धि कारक को विचार में रखा गया है।

(iv). पेंशन और उपदान (ग्रैच्युटी) के मामले में, आधार वर्ष 2009-10 की तुलना में 2010-11 में 50% की अतिरिक्त वृद्धि विचार में रखी गई क्योंकि बीमांकिक मूल्यांकन में हाल के वेतन संशोधन पर विचार किया जाएगा जिसमें कर्मचारी कर्मचारियों को मूल वेतन+मंहगाई भत्ता+मंहगाई वेतन पर 23% का नया वेतन-

निर्धारण (फिटमेन्ट) तथा साथ ही उपदान सीमा में 3.50 लाख रुपये से 10.00 लाख रूपये की वृद्धि भी प्रदान की गई है।

अधिकारियों के मामले में, मूल वेतन और भत्तों पर 30% के वेतन-निर्धारण की संभावना है। उपरोक्त के अलावा, मुद्रास्फीति में हाल की बढ़त की प्रवृत्ति को विचार में लिया जाता है।

8.3 जनेप न्यास ने, तदुपरांत दिसम्बर 2010 में, अपने संशोधित प्रस्ताव हेतु थोक गतिविधि और संपदा किरायों की दरों सहित प्रारूप दरमान प्रदान किया। हमारे अनुरोध पर जनेप न्यास ने जनवरी/फरवरी 2011 में निम्नलिखित दस्तावेज/सूचनाएं भी प्रदान की।

(i) 1/4/2010 से 31/1/2011 की अवधि के दौरान संभाला गया वास्तविक यातायात ।

वस्तु	प्रहस्तित यातायात
शुष्क थोकमाल (बल्क)-टन में	715526
ब्रेक बल्क-टन में	175591
द्रव-टन में (जनेप न्यास)	120416
कुल बल्क	1011533
कंटेनर (डिब्बे)-टीईयू में	
(i). मुख्य बर्थ	666222
(ii). एस डब्ल्यू बी	46888
कुल कंटेनर	713110

(ii). रूपांतरित प्रपत्र 4 (नियोजित पूंजी का विवरण)

(iii). संशोधित प्रपत्र-4 ख (संगत कार्य आदेशों की प्रतियों के साथ सकल ब्लॉक में परिवर्धनों का ब्यौरा)
(यह प्रपत्र इसके संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7 जुलाई, 2010 में नहीं पाया गया था।)

(iv). संशोधित प्रपत्र-9 [निलंब (एस्क्रो) लेखा]।

(v). 01.04.2010 से 28.01.2011 की अवधि के लिए दैनिक विनिमय दर ।

(vi). संशोधित प्रस्ताव में विचार किए गए समुद्री जलयान तथा संगत कार्य आदेशों की प्रतियां।

(vii). 1 आरएमजीसी, 4 आरएमक्यूसी, रीचस्टैकर्स और टीटी के लिए कार्य आदेशों की प्रतियां

(viii). मार्च 2010 और दिसम्बर 2010 के लिए विद्युत बिलों की प्रतियां और वर्ष 2009-10 के लिए और अप्रैल 2010 से दिसम्बर 2010 तक के लिए इकाइयों (यूनिट) और मूल्य में खपत के माह-वार विवरण देते हुए वास्तविक विद्युत लागत के विवरण।

(ix). जनेप न्यास ने बताया है कि इसने अपने संशोधित प्रस्ताव में पत्तन परिसम्पत्तियों के लिए बीमा व्यय को सेवा कर को छोड कर 2.65 करोड़ रुपये माना। अब इसने बताया है कि वर्ष 2010-11 के लिए पत्तन द्वारा सेवा कर को छोडकर 3.72 करोड़ रुपये के वास्तविक प्रीमियम का भुगतान किया गया है और इसके द्वारा किए गए भुगतान के समर्थन में दस्तावेज की एक प्रति प्रदान की है और हम से वर्ष 2010-11 के लिए 3.72 करोड़ रुपये की धनराशि पर विचार करने का अनुरोध किया है।

(xi). अनुमानित वेतन और पारिश्रमिकों के संबंध में, इसने निम्नलिखित कहा है:

(क). वर्ष 2010-11 के अनुमानों में वर्ष 2010-11 के लिए विचार किया गया कर्मचारी पारिश्रमिक राशि को छोड़कर 9603.30 लाख रुपये है। उक्त अवधि के लिए प्रोत्साहन राशि को छोड़कर वास्तविक कर्मचारी पारिश्रमिक 10892.96 लाख रुपये निकलता है जिसे वर्ष 2010-11 के लिए व्यय के रूप में माना जा सकता है।

(ख). यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2010-11 के अनुमानों की तुलना में भुगतान किए गए पारिश्रमिक में वृद्धि 13.42% निकलती है। वेतन समझौते में मंहगाई भत्ते में वृद्धि, कैफेटिरिया के अलावा 3% प्रति वर्ष की वार्षिक वेतन वृद्धि का पहले ही वायदा किया जा चुका है।

(ग). पत्तन ने वर्ष 2009-10 के लिए मुख्य गतिविधियों तथा सेवा विभागों के बीच वास्तविक वेतन का वितरण प्रदान किया।

(xii). वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2010-11 के लिए पेंशन, उपदान और अवकाश के नकद भुगतान हेतु धनराशि के अनुमानों में 48% की वृद्धि का कारण वेतन तथा पारिश्रमिकों में वृद्धि के कारण भारतीय जीवन बीमा निगम द्वारा बीमांकिक मूल्यांकन में प्रत्याशित वृद्धि है।

(xiii). जनेप न्यास ने सूचित किया है कि वर्ष 2009-10 के दौरान आईटीआरएचओ प्रभारों के लिए 8.00 करोड़ रुपये के धनराशि प्रभारित की गई है। यह मानते हुए कि अनुमान वर्षों के दौरान भी यही प्रवृत्ति जारी रहेगी, आईटीआरएचओ के प्रभारों

का अनुमान उक्त अवधि के दौरान यातायात में परिवर्तन पर आधारित आय के रूप में लगाया जाता है।

(xiv). जनेप न्यास ने कहा है कि अनुमान वर्ष 2011-12 और 2012-13 में निविदाओं को अंतिम रूप दिए जाने को और किराए पर लिए गए उपस्करों के लिए संविदाओं पर हस्ताक्षर किए जाने को लंबित रखते हुए रीच स्टैकर्स और ट्रैक्टर-ट्रेलर्स के लिए विभागीय अनुमानों में निकाली गई दरों को अपनाया गया है।

(xv). वर्ष 2010-11 के लिए किए गए अनुमानों के संदर्भ में ,जनेप न्यास वर्ष 2010-11 में 9 माह से अधिक समय वर्तमान प्रशुल्क लगा रहा है जिसे प्रशुल्क का पुनर्निर्धारण करते समय ध्यान में रखा जा सकता है।

8.4. दिनांक 29अक्टूबर 2008 के इसके मूल प्रस्ताव तथा दिनांक 7 जुलाई 2010 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति नीचे सारणी में दर्शाई गई है:

क्र.सं.	विवरण	आरंभिक प्रस्ताव दिनांक 29.10.2008			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 07.07.2010			
		2009-10 अनुमान	2010-11 अनुमान	2011-12 अनुमान	2009-10 वास्तविक आंकड़े	10-11 अनुमान	11-12 अनुमान	12-13 अनुमान
1.	यातायात:							
	कंटेनर (टीईयू)	1225000	1225000	1225000	776222	780000	1030000	1030000
	द्रव (टन)	4000000	4000000	4000000	6627475	6000000	5500000	5500000
	बल्क (टन में)	675000	675000	675000	1038678	1020000	800000	800000
	वाहन (सं.)	-	-	-	756	-	-	-
	जलयान (सं.)	2486	2535	2603	2736	2751	2864	2976
2.	वर्तमान दरों पर प्रचालन आय (लाख रुपये में)	51862.09	52406.32	53089.97	47679.49	47433.69	55235.33	56290.24
3.	कुल प्रचालन लागत(लाख में)	26794.84	28115.47	29610.89	23591.37	27233.85	30856.72	33473.72
4.	अवमूल्यन	10721.86	12856.66	13871.95	8820.96	10072.65	11078.93	11367.43
5.	शीर्षोपरि व्यय	8104.34	8424.36	8757.87	8446.33	9058.62	9641.66	10568.90
6.	वित्त तथा विविध आय	35.00	35.00	35.00	25.22	23.67	24.56	25.48
7.	वित्त तथा विविध व्यय	1446.81	1609.31	1730.67	2399.18	3546.92	3680.29	3818.66
8.	लगाई गई पूंजी	100003.93	127801.85	153033.40	80190.74	84804.36	85245.78	77790.16

9.	लगाई गई पूंजी से आय	16000.63	20448.30	24485.34	12830.52	13568.70	13639.32	12446.43
10	वर्तमान दर पर वापसी के बाद निवल अधिशेष/ (घाटा)	(11171.39)	(19012.80)	(25331.76)	(8383.65)	(16023.39)	(13637.03)	(15359.42)
11.	प्रचालन आय के प्रतिशत के रुप में नियल अधिशेष/ (घाटा)	(-)21.54%	(-)36.28%	(-)47.71%	(-)17.58%	(-)33.78%	(-)24.69%	(-)27.29%
12.	प्रचालन आय के प्रतिशतके रुप में औसत निवल अधिशेष/ (घाटा)		(-)35.28%				(-)28.32%	

9.1. इस मामले में मुम्बई में इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 9 जुलाई 2010 को एक संयुक्त सुनवाई की गई । जनेप न्यास ने अपने संशोधित प्रस्ताव की एक पावर प्वाइंट प्रस्तुति पेश की। संयुक्त सुनवाई में, जनेप न्यास तथा संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए हैं ।

9.2. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, दिनांक 7 जुलाई 2010 के संशोधित प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। मन्सा, जनेप न्यास, एलसीबीयूए एवं बीसीसीआई और जीटीआईपीएल ने संयुक्त सुनवाई की कार्यवाहियों का संदर्भ देते हुए उत्तर दिया ।

9.3. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार जनेप न्यास से अतिरिक्त सूचनाएं/ स्पष्टीकरण प्रदान करने का अनुरोध किया गया । मांगी गई अतिरिक्त सूचनाएं/ स्पष्टीकरण तथा जनेप न्यास की प्रतिक्रिया को संक्षेप में नीचे दिया गया है:

<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>मांगी गई अतिरिक्त सूचनाएं/ स्पष्टीकरण</th><th>जनेप न्यास का उत्तर</th></tr>
<tr><td>(i).</td><td>परिकल्पित उत्पादकता सुधार और अनुमानित पूंजीगत व्यय को विधिवत् ध्यान में रखते हुए विस्तृत परिकलन के साथ क्षमता का आकलन</td><td>क्षमता का पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 28 जुलाई 2009 और 13 अप्रैल 2010 के पत्र संख्या डीडब्ल्यू/डीटीओ-2/2009 के तहत इसके दिशानिर्देशों के अनुसार आकलन किया गया है। जनेप न्यास द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल की वर्षवार क्षमता निम्नानुसार है:
<table>
<tr><td>वर्ष</td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr>
<tr><td>टीईयू मिलियन में</td><td>1.2</td><td>1.00</td><td>1.30</td><td>1.52</td></tr>
</table>
[जनेप न्यास ने 31.03.2010 की स्थिति के अनुसार तीन कंटेनर बर्थ की क्षमता 0.924 मिलियन टीईयू और एसडब्ल्यूबी की क्षमता 0.073 मिलियन टीईयू दर्शाते हुए एक विवरण प्रस्तुत किया है। दिनांक 31.30.2010 की स्थिति के अनुसार 0.997 मिलियन टीईयू की उक्त क्षमता कंटेनर बर्थ की संख्या औसत जहाज बर्थ आउटपुट और कंटेनर बर्थ के लिए 70% के बर्थ अधिभोग (आक्यूपैन्सी) और एसडब्ल्यूबी के लिए 60% की आक्यूपैन्सी पर आधारित है। इस विवरण में आगे निम्नलिखित दर्शाया गया है:
(मिलियन टीईयू में)
(क). 31.03.2010 की स्थिति के अनुसार क्षमता 0.997
2010-11 में एक आरएमक्यूसी की खरीद के कारण क्षमता परिवर्धन 0.15
2010-11 में 3 पुराने आरएमक्यूसी के प्रतिस्थापन में 3 आरएमक्यूसी की खरीद के कारण क्षमता का परिवर्धन 0.15
2010-11 में कुल क्षमता 1.297</td></tr>
</table>

		(ख). वर्ष 2011-12 के लिए क्षमता 2011-12 में क्षमता परिवर्धन — नगण्य इसलिए, 2011-12 में कुल क्षमता — 1.297 (ग). वर्ष 2012-13 के लिए क्षमता (i).2012-13 में मुख्य कंटेनर बर्थ में 3 आरएमक्यूसी की खरीद द्वारा क्षमता परिवर्धन — 0.15 (ii). मुख्य कंटेनर बर्थ से एसडब्ल्यूबी में विद्यमान 3 आरएमक्यूसी के स्थानांतरण के कारण एसडब्ल्यूबी में क्षमता परिवर्धन — 0.070 (iii). वर्ष 2011-12 के लिए क्षमता — 1.297 वर्ष 2012-13 के लिए कुल क्षमता — 1.517
(ii).	पिछले वर्ष के लिए उत्पादकता विवरण और अगले 3 वर्षों के लिए प्रत्याशित उत्पादकता मानदंड	विवरण निम्नानुसार है:

ब्योरे	इकाइयां	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
यातायात	लाख टीईयू	7.76	7.80	10.30	10.30
औसत बर्थ स्टे	दिन	1.15	1.15	1.00	0.99
पत्तन खाते में घुमाव समय	दिन	1.49	1.46	1.29	1.26
सकल क्रेन उत्पादकता	प्रतिक्रेन प्रति घंटा कार्य	15.03	14.00	17.5	19.5

टिप्पणी: 1. क्रेन उत्पादकता में वृद्धि चरण बद्ध तरीके से आधुनिकतम नए उपस्कर लगाए जाने के कारण है।

2. टर्मिनल की उत्पादकता पोत के प्रकार, पोत की बनावट और इसके पार्सल आकार पर निर्भर करती है।

(iii). यातायात पूर्वानुमान के लिए विस्तृत तर्कसंगति संशोधित प्रस्ताव में दी गई है। यातायात पूर्वानुमान की तुलना पत्तन की व्यापार योजना में अंतर्विष्ट अनुमानों के साथ करनी चाहिए और यदि कोई अंतर हो, तो इसकी कारणों के साथ व्याख्या करनी चाहिए।

वैश्विक मंदी के मद्दे नजर, पत्तन की व्यापार विकास योजना में लगाए गए यातायात अनुमानों की और समीक्षा किए जाने की आवश्यकता थी। समीक्षा के उपरांत, संशोधित यातायात अनुमान निम्नानुसार है:

मिलियन टीईयू में

वर्ष	2009-10 के वास्तविक आंकड़े	2010-11	2011-12	2012-13
		अनुमान		
जने पत्तन के लिए व्यापार विकास योजना के अनुसार यातायात अनुमान	5.19	5.93	6.75	7.70
जने पत्तन के लिए पुनःआकलित यातायात अनुमान	4.06	4.20	4.39	4.60

(iv). अगले 3 वर्षों की अनुमानित स्थिति के साथ पिछले 3 वर्षों के दौरान निलंब खाते से लेन-देन का विवरण। एस्क्रो खाते से वहन किए गए/वहन किए जाने वाले पूंजीगत व्यय का परियोजना वार विवरण प्रदान किया जाना चाहिए।

निलंब खाते से वहन किए गए/वहन किए जाने वाले पूंजीगत व्यय

(रुपये करोड़ में)

वर्ष	राशि	उद्देश्य
2009-10	85.67	सडक
2010-11	1.00	पूंजीगत निकर्षण
2011-12	366.00	परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के पुनर्वास तथा पूंजीगत निकर्षण के लिए 12.5% योजना
2012-13	400.00	पूंजीगत निकर्षण
कुल	852.67	

(v).	थोक जहाजी माल तथा अन्य पोतों के लिए पत्तन को देय राशियों के लिए विभेदक दरों को जारी रखने की आवश्यकता का विश्लेषण करने वाला विस्तृत नोट	पत्तन की देय राशियों के लिए अधिसूचित प्रशुल्क में थोक पात्रों के लिए दरों को उच्चतर स्तर पर रखा गया है जिसके उपरांत कंटेनर कार वाहकों तथा अन्य पोतों की दरें आती हैं । पहले पत्तन की देय राशियां निवल पंजीकृत भार (एनआरटी) के आधार पर तथा पोत चालन प्रभार और बर्थ का किराया सकल पंजीकृत भार (जीआरटी) के आधार पर प्राप्त किया जा रहा था। बाद में, पोतों के जीआरटी के आधार पर सभी प्रभारों को युक्तियुक्त बनाने और उगाहने का निर्णय लिया गया। मंत्रालय ने उक्त निदेश को संसूचित करते हुए यह भी बताया कि ऐसे परिवर्तन के कारण राजस्व निहितार्थ अप्रभावित रहना चाहिए और जीआरटी आधार पर उक्त उगाही के कारण कोई उच्चतर प्रभार नहीं होना चाहिए। तदनुसार, पत्तन पर आने वाले विभिन्न प्रकार के पोतों के संबंध में एनआरटी और जीआरटी का अनुपात निर्धारित किया गया और पत्तन को देय राशि की दर निकाली गई।

9.4. संयुक्त सुनवाई में, मन्सा ने पोतों के प्रतिस्थापन के लिए उपयुक्त शर्तें निर्धारित करने की आवश्यकता के संबंध में एक मुद्दा उठाया। मन्सा ने इस संबंध में जनेप न्यास को एक तत्काल टिप्पणी देने के लिए सहमति जताई। जनेप न्यास को मन्सा के सुझावों की जांच करने और प्राधिकरण को अपना उत्तर प्रस्तुत करने की सलाह दी गई। जनेप न्यास ने इस संबंध में कहा है कि पोतों के प्रतिस्थापन की शर्तों के संबंध में मन्सा के सुझावों की पृथक रूप से जांच की जा रही है और उपयुक्त समय में इसका उत्तर प्रस्तुत किया जाएगा। तथापि, हमें इस प्रकरण को अंतिम रूप दिए जाने तक जनेप न्यास का उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

10. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड के रूप में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों द्वारा प्राप्त की गई टिप्पणियों तथा दिए गए तर्कों का उद्धरण संगत पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) जेएनपीटी का वर्तमान दरमान 31 मार्च 2009 तक की वैधता के साथ सितंबर 2006 में अनुमोदित किया गया था। समग्र रूप में और अलग-अलग गतिविधियों के लिए पत्तन की राजस्व-अधिशेष स्थिति पर विचार करते हुए तात्कालिक रूप से प्रचलित पोत संबंधी प्रभारों में 30% कटौती और तात्कालिक रूप से प्रचलित कंटेनर संबंधी प्रभारों में 15% कटौती लागू की गई थी। यद्यपि जेएनपीटी के प्रशुल्क की अगली समीक्षा 1 अप्रैल 2009 से अपेक्षित थी, सितंबर 2006 में प्रशुल्क की समीक्षा करते समय विचार किए गए अनुमानों की तुलना में वर्ष 2006-07 में वास्तविक निष्पादनता में उल्लेखनीय भिन्नता देखते हुए जेएनपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा कार्यक्रम से पहले करने का निर्णय लिया गया था और जेएनपीटी को 31 मार्च 2008 तक प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। जेएनपीटी ने अपना प्रशुल्क प्रस्ताव अक्तूबर 2008 में दाखिल किया था और बाद में, दिसंबर 2008 में मसौदा दरमान दाखिल किया गया था जिसे परामर्श के लिए लिया गया था।

जेएनपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2009 के बाद / से आगे समय-समय पर 30 सितंबर 2010 तक इस शर्त के साथ बढ़ायी गई थी कि स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष और 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि के लिए जेएनपीटी को होने वाला अनुमेय प्रतिलाभ अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा।

दिनांक 7 जुलाई 2010 के अपने पत्र के माध्यम से जेएनपीटी द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव और, बाद में पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरणों / अतिरिक्त सूचनाओं / दस्तावेजों के साथ दिसंबर 2010 में दाखिल किया गया मसौदा दरमान पर प्रकरण पर अंतिम निर्णय लेने तक इस विश्लेषण में विचारार्थ लिये गये थे।

(ii) वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए अनुमानित वित्तीय / लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए जेएनपीटी का वर्तमान प्रशुल्क सितंबर 2006 में निर्धारित किया गया था। जैसाकि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 में आदेश दिया गया है, इस प्राधिकरण से अपेक्षा है कि वह महापत्तनों / निजी प्रचालकों की वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादनता की वहीं, प्रचलित प्रशुल्क के निर्धारण के समय विश्वास किए गए प्रोजैक्शनों के संदर्भ में, प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में समीक्षा करे।

जेएनपीटी ने, सितंबर 2006 में निर्धारित प्रशुल्क लगाते हुए 2009-10 में सुविधाओं का प्रचालन किया है इसलिए, 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के दौरान जेएनपीटी की वास्तविक वित्तीय एवं भौतिक निष्पादनता पर निम्नलिखित पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(iii) (क) जेएनपीटी द्वारा 2006-07 से 2008-09 तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात की तुलना में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विश्वास किए गए अनुमान नीचे तालिका में दिए गए हैं :-

वर्ष	कंटेनर्स (टीईयू में)			नल्क कार्गो (टनों में)		
	अनुमान	वास्तविक	अंतर	अनुमान	वास्तविक	अंतर
2006-07	888400	1305062	46.90%	704000	626990	-10.94%
2007-08	870000	1260923	44.93%	600000	746325	24.39%
2008-09	995000	1063435	6.88%	200000	825851	312.92%
कुल योग	**2753400**	**3629420**	**31.82%**	**1504000**	**2199166**	**46.22%**

जैसाकि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है यातायात में विचलन / अंतर सकारात्मक है। 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों में अनुमानित कंटेनर यातायात की तुलना में वास्तविक कंटेनर यातायात में कुल अंतर 31.82% परिगणित होता है। जेएनपीटी में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान कुछ उपयोगकर्त्ता एसोसिएशनों ने टिप्पणी की थी कि जेएनपीटी का यातायात अनुमान कुछ कम और संकीर्ण (रूढ़िवादी) था और जेएनपीटी कुछ कम यातायात प्रोजैक्शनों पर विचार करने का कोई कारण भी नहीं दिया है। इसलिए, पिछले आदेश में कहा गया था कि यातायात में वास्तविक निष्पादनता के विचलन (अंतर) के कारण जेएनपीटी को कोई अतिरिक्त अधिशेष मिलता पाया गया तो जेएनपीटी को मिला ऐसा लाभ अगली समीक्षा में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा। चूंकि कथित तीन वर्षों में अनुमानित यातायात और वास्तव में प्रहस्तित यातायात के बीच अंतर (विचलन) 20% से ज्यादा है, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए संपूर्ण अतिरिक्त अधिशेष (लाभ) समायोजित किया जाना है, जिस पर इस विश्लेषण के उत्तरवर्ती भाग में विचार-विमर्श किया गया है।

(ख) वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक की प्रचालन आय, प्रचालन व्यय और प्रबंधन उपरिव्यय पर वार्षिक-लेखा के अनुसार, निम्नलिखित समायोजनों के अधीन विचार किया गया है :-

(i) यह कहते हुए कि सीएफएस प्रचालक कोई बीओटी प्रचालक नहीं है जेएनपीटी ने निजी सीएफएस प्रचालकों से प्राप्त रायल्टी पर कंटेनर प्रहस्तन आय के अंतर्गत विचार किया है। जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा, अपने सीएफएस / बफर यार्ड में प्रचालनों के लिए दरों में संशोधन हेतु जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के मामले में दिनांक 30 दिसंबर 2009 को पारित अपने आदेश में पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है जेएनपीटी स्थित निजी सीएफएस प्रचालक (मेसर्स मल्टी मोड्स लिमि.) कोई बीओटी प्रचालक नहीं है। किन्तु, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3 जो रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियों के एस्क्रो एकाउन्ट में, अन्तरण का प्रावधान करता है, केवल बीओटी प्रचालकों से ऐसी प्राप्तियों तक ही सीमित नहीं है, बल्कि सामान्यता सबके लिए है। इसलिए, इस मद को कंटेनर प्रहस्तन आय से अलग रखा गया है और पत्तन की रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्ति माना गया है जिसे एस्क्रो एकाउन्ट के अधीन लिया गया है।

(ii) मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3 के अनुसार पत्तन द्वारा प्राप्त की जाने वाली रायल्टी / राजस्व भाव, पहले अधिशेष श्रम की लागत के

भुगतान के लिए उपयोग की जानी चाहिए, यदि कोई हो। शेष का कम से कम 50% एक एस्क्रो एकाउन्ट में रखा जाना चाहिए और पांच वर्ष की अवधि के भीतर पत्तन की बुनियादी / संरचनात्क सुविधाओं के सृजन और /अथवा आधुनिकीकरण के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। जैसाकि जेएनपीटी द्वारा बताया गया है, पत्तन में कोई अधिशेष (अतिरिक्त / फालतू) श्रम (श्रमिक) नहीं है। इसके अलावा, जेएनपीटी ने समस्त रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियां, कथित वर्षों में, एस्क्रो एकाउंट में अंतरित कर दी हैं। सितंबर 2006 में जेएनपीटी स्थित प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान जेएनपीटी को 100% रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियां एस्क्रो एकाउंट में अंतरित करने की अनुमति दी गई थी, क्योंकि मार्गदर्शियों में ऐसे अन्तरण के लिए कोई अधिकतम सीमा अनुबंधित नहीं है। वर्ष 2008-09 के अंत में एस्क्रो एकाउंट में जमाधन रू. 102639.37 लाख होता है। उपयोग किए जाने के लिए 5 वर्ष के समय पर विचार करते हुए वर्ष 2005-06 में जमा हुआ धन वर्ष 2009-10 के भीतर इस्तेमाल हो जाना चाहिए। इसलिए वर्ष 2006-07 से वर्ष 2008-09 तक की रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियां, विभिन्न वर्षों में आय के शीर्ष के तहत सम्मिलित नहीं की गई हैं।

(iii) जेएनपीटी ने रायल्टी / राजस्व भाग से इतर, बीओटी प्रचालकों से प्राप्त आय पर लागत-विवरणी में विचार नहीं किया है। इस बारे में, पत्तन ने सूचित किया है कि ऐसी अन्य आय का अधिकांश भाग बीओटी प्रचालकों से विद्युत एवं जल प्रभारों तथा सीआईएसएफ संबंधी व्ययों की वसूली से सम्बद्ध है और उसने इस कारण से आय और व्यय दोनों पर विचार नहीं किया है। समूचे पत्तन की वित्तीय / लागत स्थिति पर विचार करने की दृष्टि से इस मद में आय और व्यय दोनो को विगत अवधि विश्लेषण में शामिल किया गया है।

(ग) प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 और उसके बाद कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार मूल्य ह्रास की गणना की थी, जैसाकि प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अनुबंधित है। जेएनपीटी ने इस प्रशुल्क संशोधन में भी यही स्थिति बनाए रखी है और उसने कंपनी अधिनियम के अनुसार वर्ष 2005-06 से मूल्य ह्रास के लिए गणनाएं प्रस्तुत की हैं। कंपनी अधिनियम के अनुसार वर्ष 2005-06 के लिए मूल्यह्रास जैसा जेएनपीटी द्वारा सूचित किया गया और जिस पर पिछली समीक्षा के दौरान विचार किया गया रू. 75.92 करोड़ था।

किन्तु अब जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से यह दिखायी देता है कि उसी वर्ष के लिए सूचित मूल्यह्रास रू. 82.32 करोड़ है जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 2006-07 के लिए परिसंपत्तियों का शुद्ध खंड की शुरूआत रू. 6.40 करोड़ कम होती है। पहले दावा किए गए वास्तविक मूल्यह्रास और अब प्रस्तुत मूल्यह्रास में अंतर का कारण अभी तक स्पष्ट नहीं किया गया है।

जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से आगे देखा गया है कि सभी वर्षों के दौरान (2005-06 से 2012-13 तक) सकल खंड में सभी अभिवृद्धियाँ और लोप पूरे वर्ष के लिए संगणित किए गए थे ऐसा करते समय विभिन्न परिसम्पत्तियों की अभिवृद्धि अथवा लोप की वास्तविक तिथि पर गौर नहीं किया गया। कंपनी अधिनियम के अनुसार

अभिवृद्धियों और लोपों पर मूल्यहास, ऐसी अभिवृद्धि की तिथि से और लोप के मामले में उस तिथि तक जिसको परिसम्पत्ति बेची जाती है, गिरायी जाती है अथवा नष्ट की जाती है, जैसा भी मामला हो, समानुपातिक रूप से संगणित किया जायेगा । यदि किसी परिसम्पत्ति विशेष की अभिवृद्धि अथवा लोप की वास्तविक तिथि उपलब्ध नहीं है तो जेएनपीटी द्वारा बताई गई स्थिति पर ही 2006-07 और बाद के लिए विश्वास किया गया है ।

(घ) जेएनपीटी ने लागत-विवरणी में वित्त और विविध आय की केवल दो मदों, यथा, ''लांच पास'' से आय और नीलामी बिक्री से आय पर ही विचार किया है । जेएनपीटी के वार्षिक लेखा में बताई गई वित्त एवं विविध आय की नियमित अन्य मदें हैं । माल ढुलाई में कमी के लिए अर्थदण्ड, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, गैस एजैंसी से आय, नीलामी बिक्री से आय और बेकार सामग्री की बिक्री । पिछली समीक्षा में अपनाई गई स्थिति के साथ निरंतरता बनाए रखते हुए, वार्षिक लेखा के अनुसार वित्त एवं विविध आय की सभी मदों, निवेश और ऋण पर ब्याज तथा कर्मचारी-अग्रिमों पर ब्याज को छोड़कर, पर विचार किया गया है । एमजीटी में कमी के लिए अर्थदंड की मद में गिनी गई आय पर पिछली समीक्षा में अपनायी गई स्थिति के अनुरूप विचार किया गया है ।

(ड.) इसी तरह, जेएनपीटी ने लागत विवरणी में वित्त एवं विविध व्ययों की केवल दो ही मदों पर, यथा बीमांककीय मूल्य निर्धारण के अनुसार पेंशन और उपादान अंशदान तथा, लाँच किराये पर व्यय, विचार किया है । वित्त एवं विविध व्ययों की अन्य मदों में गैस एजेन्सी व्यय, बैंक प्रभार, अतिथि गृह व्यय इत्यादि शामिल हैं । वित्त एवं विविध आय के लिए अपनायी गई प्रक्रिया के अनुरूप / समान सभी व्यय जैसे वे कथित तीन वर्षों के वार्षिक लेखा में प्रतिबिम्बित किए गए हैं, कर्जों पर ब्याज को छोड़कर, विगत अवधि विश्लेषण में लिए गए हैं ।

(च) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2012-13 तक सभी वर्षों के लिए, मूल्य ह्रास की गणना के साथ गतिविधिवार नियोजित पूंजी की गणना प्रस्तुत की है । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से यह दिखता है कि इसने, 2005-06 से 2010-11 तक सभी वर्षों में अंत संचयी मूल्यहास की गणना करने के लिए हटाई / निकाली गई परिसंपत्तियों का संचयित मूल्यहास समयोजित नहीं किया है, जिसके परिणामस्वरूप प्रत्येक वर्ष के अंत में परिसंपत्तियों का अंत शुद्ध खंड कम बताया गया है । हालांकि एक अधिकारी स्तर की बैठक में अपने संशोधित प्रस्ताव में पाए गए अंतरों पर स्पष्टीकरण / अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने की सलाह के साथ जेएनपीटी के अधिकारियों के समक्ष यह उल्लेख किया गया था, पत्तन से अपेक्षित ब्यौरा, इस विषय में अभी तक नहीं मिला था । अपेक्षित ब्यौरे के अभाव में अंत शुद्ध खंड स्थिति पर जैसी जेएनपीटी द्वारा सूचित की गई है, अपेक्षित ब्यौरे वर्ष 2006-07 और इसके बाद से मानी गई है ।

मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.9.7 और 2.9.8 में अनुबंध किया गया है कि परिसंपत्तियों के शुद्ध खंड को व्यापारिक परिसंपत्तियों / सुविधाओं, व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों / सुविधाओं एवं सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों / सुविधाओं में अलग-अलग किया जाना चाहिए और परिसम्पत्तियों / सुविधाओं के प्रत्येक वर्ग के लिए प्रतिलाभ की एक विभेदीय दर प्रदान करनी चाहिए । जेनएपीटी ने एक स्टैंड लिया है कि पत्तन सभी परिसम्पत्तियों को व्यापारिक परिसंपत्ति मानता है किन्तु इस संबंध में पूछे

गए एक विशेष प्रश्न के उत्तर में, जिसमें उल्लेख किया गया था कि जेएनपीटी के परिसंपत्ति रजिस्टर में क्वार्टर्स (आवास), विद्यालय, अस्पताल, कैंटीन, विश्राम कक्ष, शापिंग सेंटर्स इत्यादि ऐसी अनेक मदें हैं जिन्हें व्यापारिक परिसंपत्तियों से अलग किए जाने की जरूरत है । जेएनपीटी ने अपने रूख (स्टैंड) पर बल देकर कहा है कि आवासों (क्वार्टरों) अस्पताल, विद्यालय, कैंटीन, दुकानें इत्यादि आस-पड़ोस की सामान्य जनता पत्तन उपयोगकर्त्ताओं, सीमा शुल्क अधिकारियों, अनुबंधित मजदूरों इत्यादी द्वारा उपयोग किए जाते हैं । पत्तन के आसपास 15 किलोमीटर के दायरे में कोई होटल, स्कूल अथवा केन्द्रीय अस्पताल नहीं है और ये सुविधाएँ श्रमिक वर्ग की दक्षता सुधारने के लिए तथा व्यापार को आगे बढ़ाने के लिए प्रदान की गई हैं । यद्यपि पत्तन ने पत्तन के आस-पड़ोस में बुनियादी सुविधाएँ प्रदान करने की आवश्यकता का औचित्य बता दिया है, प्रशुल्क मार्गदर्शियों का अक्षरश: पालन अपेक्षा करता है कि इस परिसंपत्तियों को व्यापार संबंधी परिसंपत्ति एवं सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति में, जैसा भी मामला हो, वर्गीकृत किया जाये । इसके अलावा, प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान जेएनपीटी ने कहा था कि विद्यालय-भवन और अस्पताल के उपकरणों पर व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों के अंतर्गत विचार किया जा सकता है और उसने 31 मार्च 2005 को रू. 668.42 लाख इन परिसंपत्तियों के शुद्ध खंड के मूल्य के रूप में प्रस्तुत किए ।

सितंबर 2006 में जेएनपीटी स्थित प्रशुल्क की पिछली समीक्षा में अस्पताल भवन का मूल्य तदर्थ आधार पर रू. 1000.00 लाख माना गया था और जोखिम मुक्त प्रतिलाभ अनुमत करने के प्रयोजन से उसको व्यापार संबंधी परिसम्पत्ति के रूप में शामिल किया गया था । इस प्रशुल्क संशोधन कवायद में भी, सकल खंड, संचयित मूल्यहास और इन परिसंपत्तियों के अंत-शुद्ध खंड जैसी अपेक्षित सूचनाओं के अभाव में, विभिन्न वर्षों के अंत में, हमने व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों की मात्रा रू. 1668.42 लाख रखी है जैसी जेएनपीटी में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा में अपनायी गई थी । फिर भी, जेएनपीटी को एक बार पुन: सलाह दी जाती है कि वह परिसंपत्तियों को मार्गदर्शियों में प्रदत्त तीन श्रेणियों में वर्गीकृत करे ।

नियोजित पूंजी के प्रयोजन से कार्यकारी पूंजी पर प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार विचार किया गया है । मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 कार्यकारी पूंजी की स्वीकार्यता के लिए मानदंड प्रदान करती है । विचारित कार्यकारी पूंजी का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

(i) मानदंडों के अनुसार, दो महिने की संपदा आय और भारतीय रेल द्वारा देय दो महिने के टर्मिनल प्रभार विविध देनदारों के लिए अनुमेय सीमा है । भारतीय रेल द्वारा देय टर्मिनल प्रभार जेएनपीटी के मामले में प्रासंगिक नहीं हैं । वार्षिक लेखा के आधार पर दो माह की संपदा आय विविध देनदारों का मूल्य-निर्धारण विचार किया गया है ।

(ii) पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों के लिए इन्वेंटरी पर प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त सीमा एक वर्ष की औसत खपत है और इन्वेंटरी की अन्य मदों पर सीमा भंडार का 6 माह की औसत खपत है । इसमें ईंधन शामिल नहीं है जैसा मार्च 2005 की प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अनुबंधित है । जेएनपीटी पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों को अचल परिसंपत्तियों का भाग मानता है । वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों की खपत शून्य बतायी गई है । उक्त वर्षों के

दौरान अन्य भंडार की 6 महिने की वास्तविक खपत इन्वेंटरी का मूल्य मानी गई है ।

(iii) नकद जमा शेष पर प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त सीमा एक माह का नकद व्यय है । नकद जमा शेष एक महिने के वास्तविक प्रचालन व्ययों और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान मूल्यहास को छोड़कर, प्रबंधन एवं सामान्य व्यय माना गया है ।

(iv) वर्तमान देनदारियों की मदें, वर्तमान परिसंपत्तियों से प्रासंगिक, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वार्षिक खातों में दिखाई गई है ।

(v) वर्तमान परिसंपत्तियों और वर्तमान देनदारियों का स्वीकार्य स्तर मानते हुए, इन तीन वर्षों के लिए कार्यकारी पूंजी को ऋणात्मक /नकारात्मक पाया गया है और इसलिए शून्य समझा जाता है ।

(छ) कन्टेनर गतिविधि और बल्क गतिविधि के लिए पत्तन की संस्थापित क्षमता पर विचार करते हुए, जैसी यह वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए वार्षिक लेखा में सूचित की गई है, कथित वर्षों 2006-07 से 2008-09 के लिए क्षमता उपयोगिता क्रमशः 105.49% 93.95% और 79.92% संगणित होता है। तदनुसार, उक्त तीनों वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ विभिन्न वर्षों में लगने वाली व्यापारिक परिसंपत्तियों पर अधिकतम दर पर और व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर जोखिम मुक्त दर पर अनुमत किया जाता है।

(ज) उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए प्रतिलाभ के बाद शुद्ध अधिशेष / (घाटा) स्थिति क्रमशः रू .16787.79 लाख और रू .7903.56 लाख का अधिशेष दिखाती है जबकि स्थिति वर्ष 2008-09 में रू .180.53 लाख के छोटे से घाटे के साथ लड़ खड़ाती है। वर्ष 2008-09 में घाटे की स्थिति का कारण पिछले दो वर्षों की तुलना में प्रहस्तित कंटेनर यातायात में गिरावट और प्रचालनीय खर्चों तथा प्रबंधन उपरिव्यय में वृद्धि मालूम पड़ता है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए कुल शुद्ध अधिशेष रू .24510.82 लाख संगणित होता है।

(झ) प्रमुख परिमापकों के संबंध में अनुमानों की तुलना में जेएनपीटी की वास्तविक निष्पादनता में अंतर (विचलन) नीचे तालिका में दिया है :-

(रू . लाखों में)

विवरण	2006-07 से 2008-09 तक (कुल योग)		
	अनुमान	वास्तविक	अंतर/ विचलन
कंटेनर यातायात (टीईयू में)	27,53,400	36,29,420	+31.82%
बल्क कार्गो यातायात (टनों में)	15,04,000	21,99,166	+46.22%
प्रचालन आय	131,278.59	171,225.96	+30.43%
प्रचालन व्यय	49,324.72	68,576.14	+39.03%
प्रबंधन एवं सामान्य व्यय	14,139.99	20,060.29	+41.87%
नियोजित पूंजी	272,376.44	188,181.64	-30.91%
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की दर	23.96%	29.04%	+21.22%

मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13,विगत अधिशेष के समायोजन के लिए 20% (+)/(-) का निष्पादनता अंतर प्रदान करते समय भौतिक और वित्तीय दोनों निष्पादनताओं की समीक्षा का प्रावधान करती है। इस मामले में, सभी प्रमुख परिमापक 20% से अधिक का अंतर दिखा रहे हैं। जैसा कि पहले बताया गया है। सितंबर 2008 में पारित पिछला आदेश विनिर्दिष्ट करता है कि वास्तविक यातायात में अंतर के कारण जेएनपीटी को मिला लाभ अगली समीक्षा में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा और उस पर संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के प्रावधानों के अनुसार विचार किया जाएगा। तद्नुसार, 2006-07 से 2008-09 तक की अवधि के लिए रू .24510.82 लाख का समस्त अधिशेष समायोजित किया जाना चाहिए।

(ञ) सितंबर 2006 में जेएनपीटी में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा से संबंधित आदेश के पैरा 14 (xxii) में यह रिकार्ड किया गया है कि यद्यपि, लागत स्थिति ने वर्तमान पोत संबंधी प्रभारों में लगभग 60% की कटौती की मांग की थी और कंटेनर संबंधी प्रभारों में 15% की कटौती की मांग की थी, उस समय जेएनपीटी द्वारा आरंभ किए गए संरचनात्मक विकास प्रस्तावों पर विचार करते हुए तात्कालिक पोत संबंधी प्रभारों में 15% कटौती और तात्कालिक कंटेनर संबंधी प्रभारों में 30% की कटौती ही लागू की जा सकी। किन्तु, कथित आदेश में यह भी कहा गया था कि असमायोजित छोड़ा गया अतिरिक्त अधिशेष का प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में निर्धारित किया जाना है, और 2009-10 से आरंभ होने वाले अगले चक्र के लिए निर्धारित / तय किया जाना है। यह भी कहा गया था कि आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक पूर्व संशोधित दरों के प्रचालन के कारण वर्ष 2006-07 में अर्जित अतिरिक्त अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा। 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए कुल अनुमानित अधिशेष रू .45156.76 लाख था, जिसमें से अनुमान स्तर पर पिछले आदेश में लागू की गई कटौती का प्रभाव रू .21210.64 लाख तक ही था, अनुमान स्तर पर रू .23946.12 लाख का असमायोजित जमा शेष छोड़ते हुए। इस असमायोजित अधिशेष के लिए वर्षवार आंकड़े वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए क्रमशः रू .11540.17 लाख, रू .5316.93 लाख और रू .7089.02 लाख संगणित होते हैं। इनमें संशोधित दरों के क्रियान्वयन तक उच्चतर पुरानी दरों के प्रचालन के कारण वर्ष 2006-07 में जेएनपीटी द्वारा अर्जित अतिरिक्त अधिशेष भी शामिल है वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए वास्तविक अधिशेष रू .24510.82 लाख में रू .23946.12 लाख का कुल असमायोजित जमाशेष भी शामिल है और उसे प्रचलित प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना चाहिए।

यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि जेएनपीटी स्थित निजी कंटेनर टर्मिनल प्रचालकों, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के हाल ही के प्रशुल्क संशोधन के दौरान विगत अधिशेष पर पांच वर्ष की अवधि में समायोजन के लिए विचार किया गया था। किन्तु जेएनपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा हेतु सितंबर 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित पिछले आदेश में अगली समीक्षा में संपूर्ण अधिशेष के समायोजन के लिए विशेष उल्लेख किए गए हैं। समस्त विगत अधिशेष के वर्तमान प्रशुल्क चक्र में पूर्ण समायोजन की तुलना में समायोजन को पांच वर्ष की अवधि में फैलाने के विकल्पों की जांच पड़ताल की गई है और यह महसूस किया गया है कि जेएनपीटी के लिए अलग मापदंड अपनाने की कोई आवश्यकता नहीं है। तद्नुसार, 2006-07 से 2008-09 तक

के वर्षों के लिए रू. 24510.82 लाख का अतिरिक्त अधिशेष पांच वर्ष की अवधि में विस्तारित किया जाता है।

(iv) जैसाकि पहले कहा गया है, वर्तमान दरमान की वैधता 31 मार्च 2009 को समाप्त हो गई और इस तिथि के आगे प्रदत्त विस्तार इस शर्त के अधीन था कि 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि के लिए जेएनपीटी को प्राप्त होने वाले अनुमेय प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा। इस प्रावधान को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2009-10 में पत्तन की वास्तविक निष्पादनता को निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषित किया गया है :-

वर्ष 2009-10 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात (कंटेनर) 776,222 (टीईयू) और बल्क कार्गो का यातायात 10,39,737 टन सूचित किया गया है। लेखा परीक्षा किए गए वार्षिक लेखा में प्रचालन आय, रायल्टी /राजस्व भाग प्रतियों को छोड़कर रू. 52152.00 लाख सूचित की गई है।

प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय, मूल्यहास, प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय, वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्यय पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अपनायी गई प्रक्रिया का अनुसरण करके विचार किया गया है, जैसाकि पहले बताया गया है। तद्नुसार, प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय और प्रबंधन एवं सामान्य व्यय, जैसे वार्षिक लेखा में प्रदर्शित किए गए हैं, क्रमशः रू.27712.55 लाख और रू.8445.93 लाख विचार किए गए हैं। कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास रू.9372.97 लाख लिया गया है। वित्त एवं विविध आय (निवेशों पर ब्याज और कर्मचारियों को अग्रिम पर ब्याज को छोड़कर तथा वित्त एवं विविध व्यय (कर्जों पर ब्याज को छोड़कर) क्रमशः रू.1847.92 लाख और रू.2576.03 लाख विचार किए गए हैं, जैसे वार्षिक लेखा में प्रदर्शित हैं। शुद्ध अचल परिसंपत्तियों का मूल्य, 31 मार्च 2010 को रू.57033.19 लाख के अंत-शुद्ध खंड में से एस्क्रो एकाउंट से सृजित परिसंपत्तियों के सकल मूल्य की मद में रू. 8576.40 लाख की राशि घटाने के बाद, जैसा कि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, रू.48465.73 लाख विचार की गई है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए ब्यौरे से यह देखा गया है कि एस्क्रो एकाउंट से वित्त पोषित परिसंपत्तियों में पोतघाट, सड़कें और पुल (सेतु) सम्मिलित हैं। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे के अनुसार 2010-11 से 2012-13 तक बाद के वर्षों में इन परिसंपत्तियों का ह्रासित मूल्य, कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास अनुमत करने के बाद, अंत-शुद्ध-खंड में से घटाया गया है।

वर्ष 2009-10 के लिए संगणित शुद्ध कार्यकारी पूंजी, मानदंडों के अनुसार नकारात्मक पाई गई और इसलिए निरंक समझी गई। वर्ष 2009-10 के दौरान जेएनपीटी में वास्तविक क्षमता उपयोगिता 60.91%पायी गई है। इसलिए, व्यापारिक परिसंपत्तियों पर अधिकतम 16% का प्रतिलाभ अनुमत किया गया है और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए अपनायी गई समान प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर 6.10% की जोखिम-मुक्त दर अनुमत की गई है। वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिलाभ के बाद शुद्ध स्थिति रू. 1696.90 लाख का घाटा परिगणित होती है जिसे वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए रू. 24510.82 लाख के अतिरिक्त अधिशेष के समक्ष समायोजित किया जाएगा और रू.22813.92 लाख का शेष अधिशेष, इस प्रशुल्क चक्र से आरंभ होने वाली 5 वर्ष की अवधि में समायोजित / विस्तारित किया जाएगा, जैसा पहले स्पष्ट किया गया है। इस प्रकरण में उपयुक्त / संगत प्रशुल्क चक्र वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक होगा। विगत अधिशेष का समायोजन केवल वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 के लिए लागत विवरणियों में ही दिखाया गया है, क्योंकि वर्ष 2010-11 तो पहले ही समाप्त हो चुका है।

(v) (क) जेएनपीटी ने, अक्तूबर 2008 में दाखिल अपने प्रस्ताव में वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के लिए कन्टेनर यातायात 12.25 टीईयू प्रतिवर्ष प्रोजैक्ट किया गया है। 2009-10 तक वास्तविकों के साथ और वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानों को सम्मिलित करते हुए पत्तन द्वारा जुलाई 2010 में दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव में इसने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पिछले यातायात प्रोजैक्शनों को क्रमशः 7.80 टीईयू, 10.30लाख टीईयू और 10.30लाख टीईयू सुधार लिया है। यह देखा गया है कि वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए यातायात का आरंभिक अनुमान 12.25 लाख टीईयू प्रतिवर्ष था। इस की तुलना में इन दो वर्षों में जेएनपीटी द्वारा वास्तव में क्रमशः 10.63 लाख टीईयू और 7.76 लाख टीईयू प्रहस्तित किया गया था। जब संशोधित प्रस्ताव परिकल्पित यातायात पूर्वानुमान का औचित्य पत्तन की व्यावसायिक योजना की तुलना में बताने के लिए कहा गया तो जेएनपीटी ने बताया कि वैश्विक मंदी को ध्यान में रखते हुए व्यावसायिक योजना में किए गए यातायात प्रोजैक्शनों की और अधिक समीक्षा की गई थी और उन्हें वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए क्रमशः 42.00 लाख टीईयू, 43.90 लाख टीईयू और 46.00 लाख टीईयू पर संशोधित किया गया था देखा गया है कि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित यातायात प्रोजैक्शन ब्यौरे, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल द्वारा प्रचालित टर्मिनलों समेत पूरे जेएनपीटी के लिए हैं। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए कुल प्रोजैक्शन में प्रत्येक टर्मिनल का भाग, जैसा जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, नीचे दिया गया है :-

टर्मिनल	2010-11	2011-12	2012-13
जेएनपीटी	7.80	10.30	10.30
एनएसआईसीटी	16.30	15.00	15.20
जीटीआईपीएल	17.90	18.60	20.50
कुल योग	**42.00**	**43.90**	**46.00**

(ख) जीटीआईपीएल ने बताया है कि, यद्यपि इसकी क्वेसाइड क्षमता 1.80 मिलियन टीईयू तक पहुंच गई है, बाजार की स्थिति, श्रम-उत्पादकता और कार्गो रवानगी जैसी अन्य विवशताओं पर विचार करते हुए टर्मिनल अगले दो वर्षों में 1.60 मिलियन टीईयू से 1.80 मिलियन टीईयू तक ही प्रहस्तित कर पाएगा और उसने, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित क्षमता वृद्धियों की दृष्टि से कुछ यातायात टर्मिनल से जेएनपीटी की ओर मोड़ने का संकेत दिया है। बीसीसीआई ने जेएनपीटी द्वारा प्रोजैक्ट किए गए यातायात पर मत भिन्नता व्यक्त की है। इसका कहना है कि वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक वृद्धि दर पर और वर्तमान आर्थिक उभार पर विचार करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रचलित टर्मिनल के विषय में यातायात अनुमान 10.47 लाख टीईयू, 12.61 लाख टीईयू एवं 14.00 लाख टीईयू होना चाहिए।

(ग) तत्पश्चात, जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 में इसके द्वारा अप्रैल 2010 से जन.2011 तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात 713110 टीईयू प्रस्तुत किया है। वर्ष 2010-11 में अगले दो महिने का यातायात अप्रैल 2010 से जनवरी 2011 तक औसत वास्तविक यातायात के आधार पर अनुमानित किया गया है और पूरे 2010-11 वर्ष के लिए कुल अनुमानित यातायात, जेएनपीटी द्वारा अनुमानित 7,80,000 टीईयू की तुलना में 8,55,732 टीईयू माना गया है। ऐसी स्थिति में, अगले दो वर्षों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात-अनुमान पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(घ) जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 के लिए बल्क कार्गो यातायात 10.20 लाख टन अनुमानित किया है और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 वर्षो में से प्रत्येक के लिए 8.00 लाख टन प्रत्येक वर्ष अनुमानित किया है। जेएनपीटी द्वारा अप्रैल 2010 से जनवरी 2011 तक वास्तव में प्रहस्तित बल्क कार्गो यातायात 10.12 लाख टन बताया गया है। इसलिए, वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित यातायात को जनवरी 2011 तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात और अगले दो महिनों के लिए वास्तविक का बाह्यकलन कर के अनुसार संशोधित किया गया है और 12.14 लाख टन विचार किया गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 8.00 लाख टन प्रत्येक वर्ष की अनुमानित माल ढुलाई के घटे हुए स्तर के संबंध में जेएनपीटी ने बताया है कि शैलो ड्रॉट बर्थ (एसडीबी) जहां बल्क कार्गो प्रहस्तित किया जा रहा है, उसे आरएमक्यूसीज मुख्य कंटेनर बर्थ से एसडीबी अन्तरित करके मशीन युक्त करने का प्रस्ताव है और इसलिए बल्क कार्गो प्रहस्तन की संभावना भविष्य में कम हो जाएगी। इस वर्णित स्थिति पर विश्वास करते हुए वर्ष 2010-11 और 2012-13 के लिए यातायात अनुमानों के घटे स्तर पर किसी परिवर्तन के बिना विचार किया गया है।

(ङ) इस विश्लेषण में एनएसआईसीटी, जीटीआईपीएल और बीपीसीएल के बारे में जेएनपीटी के यातायात अनुमानों पर विश्वास किया गया है और उन पर जेएनपीटी के लिए पोत संबंधी आय के अनुमानन और इन टर्मिनल प्रचालकों से जेएनपीटी को रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियों के अनुमानन के प्रयोजन से विचार किया गया है।

(vi) (क) वर्ष 2009-10 के दौरान विभिन्न गतिविधियों से अर्जित वास्तविक आय के आधार पर जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए प्रचालन आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए टीईयू में अनुमानित यातायात मात्रा के लिए समायोजित वर्ष 2009-10 के दौरान वसूल की गई वास्तविक कंटेनर प्रहस्तन आय के आधार पर प्रचलित प्रशुल्क पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए कंटेनर प्रहस्तन से आय अनुमानित की गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने, यह कहते हुए कि सीएफएस प्रचालक बीओटी प्रचालक नहीं है, जेएनपीटी ने निजी सीएफएस प्रचालकों से अनुमानित रायल्टी प्राप्तियों को कंटेनर प्रहस्तन आय के अंतर्गत माना है। पहले बताए गए कारणों से, निजी सीएफएस प्रचालक से अनुमानित रायल्टी प्राप्तियां प्रचालन आय के तहत नहीं मानी गई हैं। किन्तु, बीओटी प्रचालकों से रायल्टी राजस्व भाग प्राप्तियों के लिए जेएनपीटी द्वारा अपनायी गई प्रक्रिया का पालन करते हुए निजी सीएफएस प्रचालक से अनुमानित रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियों का 100% भी एस्क्रोएकाउंट में लिया गया है।

(ख) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित यातायात के लिए समायोजित वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक यातायात और आय के आधार पर बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय का भी अनुमान किया गया है। जबकि वर्ष 2010-11 के लिए संशोधित अनुमानित यातायात के आधार पर उक्त वर्ष के लिए बल्क कार्गो से आय बढ़ायी गई है, अगले दो वर्षों के लिए उन्हीं अनुमानों पर विश्वास किया गय है जो जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं।

(ग) जेएनपीटी ने, वर्ष 2009-10 के दौरान अर्जित वास्तविक आय के आधार पर पोत संबंधी आय का भी अनुमान लगाया है। पांच प्रमुख श्रेणियों, यथा, जेएनपीसीटी कंटेनर पोत,

जेएनपीटी सीमेंट पोत, एनएसआईसीटी पोत, और जीटीआईपीएल पोत और बीपीसीएल पोतों के अंतर्गत पोतों का कुल जीआरटी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, वर्ष 2009-10 में प्राप्त किए गए पोतों के विभिन्न समूहों के वास्तविक कुल जीआरटी के आधार पर अनुमानित किया गया है जिसे वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा के लिए समायोजित किया गया है।

वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक (औसत) दर रू.47.48 प्रति अम.डालर और वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमानित विनिमय दर रू.44.63 प्रति अम.डालर पर विचार करते हुए जेएनपीटी ने विनिमय दर उतार-चढ़ाव के लिए अनुमानित पोत संबंधी आय को और आगे समायोजित किया है। जेएनपीटी ने बताया है कि प्रोजैक्शनों क लिए विचार की गई विनिमय दर तीन वित्तीय वर्षों, यथा, 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए वार्षिक अम.डालर औसत दर के औसत पर आधारित है जो रू.44.63 प्रति अम.डालर है। यह प्राधिकरण अनुमान लगाने के प्रयोजन से, अमरीकी डालर में अंकित दरों को भारतीय रूपयों में बदलने हेतु प्रशुल्क मामलों के फाइनलाइजेशन के समय प्रचलित विनिमय दर पर विचार करने की एक समान विधि का अनुसरण करता है। यद्यपि, औसत दर पर विचार करने लिए, जेएनपीटी द्वारा बाजार की उतार-चढ़ाव वाली स्थिति को एक कारण बताया गया है और इस तर्क को जीटीआईपीएल द्वारा भी समर्थन दिया गया है, महसूस किया जाता है कि भावी विनिमय दर अनुमानन के लिए पिछले तीन वर्षों की दरों की औसत पर एक संकेत के रूप में विचार नहीं किया जा सकता। इसलिए, पोत संबंधी आय के परिवर्तन के लिए विनिमय दर पर विचार करने में अपनायी गई प्रक्रिया इस मामले में बरकरार रखी गई है। तद्नुसार, वर्ष 2010-11 में जनवरी 2011 तक अनुमानित पोत संबंधी आय रू.45.65 प्रति अम.डालर पर अप्रैल 2010 से जनवरी 2011 तक की अवधि के दौरान, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत दैनिक विनिमय दर ब्यौरे के आधार पर, प्रचलित वास्तविक दरों की औसत के साथ समायोजित की गई है। वर्ष 2010-11 में शेष दो महिनों की अनुमानित आय और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए अनुमानित आय, इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर रू.45.64 प्रति अम.डालर के साथ समायोजित की गई है।

(घ) जीटीआईपीएल से प्राप्त होने वाले पट्टेदारी किरायों के मामले को छोड़कर 2004 के भूमिनीति मार्गदर्शियों के अनुसार 2% वार्षिक (चक्रवृद्धिय) वार्षिक वृद्धि के साथ 2009-10 के दौरान अर्जित वास्तविक संपदा संबंध आय के आधार पर जेएनपीटी ने 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए संपदा संबंधी आय अनुमानित की है। वर्ष 2009-10 के लिए जेएनपीटी द्वारा खाते में लिए गए जीटीआईपीएल से वास्तविक पट्टा किराया जीटीआईपीएल के साथ निष्पादित लाइसैंस एग्रीमैंट के अनुसार 5% वार्षिक की दर से बढ़ाया गया है। विद्युत प्रभारों एवं जल प्रभारों की वसूली जेएनपीटी द्वारा संपदा संबंधी आय के तहत मानी गई है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए ऐसी आय जेएनपीटी द्वारा विचारित वृद्धिकारी घटकों के परिवर्तन की शर्त पर विचार की गई है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए विद्युत प्रभारों की वसूली की मद में आय अनुमानन के प्रयोजन से जेएनपीटी द्वारा 2009-10 के वास्तविको पर 10% वृद्धिकारी घटक का विचार किया गया है। अनुमानित विद्युत लागत में ली गई वर्ष 2010-11 की अपेक्षा वर्ष 2009-10 में विद्युत लागत में वृद्धि के आधार पर वर्ष 2010-11 के लिए 10% की वृद्धि पर विचार किया गया है। वर्ष 2010-11 को आधार मानते हुए वर्ष 2010-11 के अनुमान पर, अगले दो वर्ष के लिए 3.76% वार्षिक की लागू होने वाली (प्रयोज्य) वृद्धि दर पर विचार किया गया है।

2010-11 से 2012-13 तक तीन वर्षों के लिए जल-प्रभारों की अनुमानित वसूली को 2009-10 वर्ष को आधार मानते हुए 3.76% वार्षिक की दर से बढ़ाया गया है। उक्त तीन वर्षों के लिए अनुमानित विविध संपदा संबंधी आय को 2009-10 के उसी स्तर पर रखा गया है जो जेएनपीटी द्वारा पेश किया गया था।

संपदा किरायों की दरों को सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति मार्गदर्शियों के अनुसार निर्धारित किया जाना है। हमारी ओर से बार-बार अनुस्मारकों और जेएनपीटी द्वारा समय-समय पर आश्वासनों के बावजूद, पत्तन ने जेएनपीटी पर संपदा किरायों के संशोधन के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। तथापि, संपदा किरायों से अनुमानित आय पर इस अभ्यास कर्म में, विचार केवल पत्तन की वित्तीय / लागत स्थिति सुनिश्चित करने और यह देखने के लिए किया गया है कि क्या इस गतिविधि से कोई अधिशेष उभरता है जिसका उपयोग अन्य घाटा देने वाली गतिविधि को अर्थ-सहायता देने के लिए किया जा सके, जैसा कि प्रशुल्क नीति मार्गदर्शियों की धारा 2.11.5 में प्रदत्त है।

(ङ) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए विभिन्न बीओटी प्रचालकों की अनुमानित मालढुलाई के लिए समायोजित वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियों पर आधारित, 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत, बीओटी प्रचालकों से अनुमानित रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियों एस्क्रो एकाउंट को लाभ के रूप में मानी गई हैं, जैसा जेएनपीटी ने प्रस्तावित किया है। एस्क्रो एकाउंट को प्रोद्भवन और एस्क्रो एकाउंट से राशि-व्यय, वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक वर्षों के वास्तविक और 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानों के साथ नीचे तालिका में दिए गए हैं :-

चौरा	वास्तव्यक				अनुमान		
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
अथ जमा शेष	7997.20	27529.48	61801.38	102639.37	146126.18	203689.34	261456.77
जोड़िए: रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्तियां: वर्ष के दौरान	19532.28	84271.90	40837.99	52054.27	57563.16	57767.43	62732.04
उप-योग:	27529.48	61801.38	102639.37	154593.64	203689.34	261456.77	324179.87
घटाइए: वर्ष के दौरान धनराशि उपयोग	0.00	0.00	0.00	8567.46	0.00	0.00	0.00
अंत जमा शेष	**27529.48**	**4801.38**	**102539.37**	**146126.18**	**203689.34**	**261456.77**	**324179.81**

जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, किसी विशेष वर्ष में एस्क्रोएकाउंट में संचित धन पांच वर्ष के भीतर बुनियादी संरचना विकास में इस्तेमाल किया जाना चाहिए। तद्नुसार, 2008-09 तक रू. 102639.37 लाख की कुल अनुमानित जमा राशि 2012-13 तक उपयोग कर ली जानी चाहिए। वर्ष 2009-10 के दौरान वास्तव में उपयोग कर ली गई राशि रू.8567.46 लाख घटा लेने के बाद, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक खर्च किये जाने के लिए रू.94071.91लाख की राशि शेष बचती है। जेएनपीटी ने बताया है कि उसका प्रस्ताव रू. 1300.00 करोड़ की संशोधित

अनुमानित लागत पर पूंजीगत निकर्षण प्रोजैक्ट के लिए और रू.241.00 करोड़ प्रोजैक्ट से प्रभावित व्यक्तियों को भूमि के आबंटन के लिए एस्क्रो एकाउंट में जमा धन राशि का उपयोग करने का है। इसलिए, इस प्रशुल्क संशोधन कवायद में, 2008-09 तक एस्क्रो एकाउंट में जमा हुए धन को प्रचालन आय नहीं माना गया है। किन्तु, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान एस्क्रो एकाउंट से वास्तव में खर्च की गई राशि का निर्धारण / आकलन अगली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान किया जाएगा और अप्रयुक्त राशि यदि कोई होगी, तो वह प्रचालन आय के रू प में मानी जाएगी।

(च) जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, जेएनपीटी ने 2006-07 से 2009-10 के दौरान बीओटी प्रचालकों से प्राप्त रायल्टी / राजस्व भाग से इतर आय को प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से नहीं लिया है। साथ ही वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए इस संबंध में किसी अनुमानित आय पर विचार नही किया है। चूंकि हमने विगत अवधि में बीओटी प्रचालकों से प्राप्त इस प्रकार की अन्य आय को मान्य किया है और समूचे पत्तन की व्यापाक वित्तीय / लागत स्थिति पर विचार करने के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए इस मद में अनुमानित आय को वर्ष 2009-10 के दौरान वास्तव में वसूल की गई आय के बराबर लिया गया है। ऐसी आय के अनुरू प व्यय भी वर्ष 2009-10 के वास्तविक के स्तर पर, कोई वृद्धि अनुमत किये बिना, 2010-11 से 2012-13 तक के लिए इस आधार पर अनुमत की गई है कि खर्चों में किसी भी वृद्धि की बीओटी प्रचालकों से तदनुरू प वसूली द्वारा पूरी तरह भरपायी की जाएगी।

(vii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 मांग करती है कि महापत्तनों / टर्मिनल प्रचालकों के व्यय प्रोजैक्शन सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पीआई) की वर्तमान हलचल के संदर्भ से मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरू प होने चाहिए। जेएनपीटी ने अक्तूबर 2008 के अपने प्रस्ताव में कहा था कि तात्कालिक रू प से प्रचलित 4.6.7 की स्फीति घटक यथार्थ-स्थितियों के अनुरू प नहीं था और प्राधिकरण को जेएनपीटी के प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय उच्चतर प्रतिशतता अनुमत करनी चाहिए। जुलाई 2010 के संशोधित प्रस्ताव में जेएनपीटी ने बताया है कि 2007-08 से 2009-10 तक वर्तमान स्फीति दर 6% से 12%तक है, हालांकि प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में, 16% के आरओसीई और केवल 3.76% के स्फीति घटक पर प्रोजैक्शन के लिए विचार किया गया है। किन्तु, उसने यह भी बताया है कि उसने, वेतन एवं दिहाड़ी, विद्युत एवं ईंधन प्रभार, पेंशन एवं उपादान इत्यादि जैसे व्ययों की कुछ मदों के लिए वृद्धि की उच्चतर दरों पर विचार किया गया है और उसने उसी के समर्थन में औचित्य प्रस्तुत किया है। प्रचालन व्यय के अनुमानों पर निम्नलिखित पैराग्राफों में विचार विमर्श किया गया है :-

(viii) कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि

(क) जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए व्यय की कथित मदों के व्यय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक वेतन एवं दिहाड़ी पर 10% वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। उसके बाद, पत्तन ने समूचे पत्तन के लिए वर्ष 2010-11 के लिए वेतन एवं दिहाड़ी का संशोधित अनुमान रू.10892.96 लाख प्रस्तुत किया है जिसमें सरकार द्वारा अगस्त 2010 में घोषित अधिकारियों के वेतर संशोधन पर ज़ोर दिया गया और दिसंबर 2010 तक वास्तविक वेतन एवं दिहाड़ी पर विचार किया गया है। वर्ष 2010-11 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वेतन एवं दिहाड़ी के संशोधित अनुमान पर विश्वास किया गया है और अगले दो वर्षों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत

अनुमानों को, वर्ष 2010-11 के अनुमान को आधार मानते हुए, 3.76% वार्षिक वृद्धि लागू करके परिष्कृत किया गया है।

(ख) जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए वास्तविक विद्युत लागत का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2009-10 की वास्तविक विद्युत लागत पर 10% वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। बाद में, पत्तन ने अप्रैल 2010 से दिसंबर 2010 तक की अवधि के लिए वास्तविक विद्युत लागत प्रस्तुत की है। वर्ष 2010-11 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानित विद्युत लागत, दिसंबर 2010 तक जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक विद्युत लागत के आधार पर उसे अगले तीन महिनों के लिए बाह्य आकलित करके संशोधित की गई है। किन्तु अगले दो वर्षों, 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानों को वर्ष 2010-11 का अनुमान आधार मानते हुए उस पर 3.76% का वृद्धिकारी घटक लागू करते हुए संशोधित किया गया है। जेएनपीटी ने खर्च किए गए यूनिटों और प्रति यूनिट की औसत लागत, लागत विवरणी में प्रदत्त प्रारूप में प्रस्तुत नहीं की है। इस प्रकार के विवरण के अभाव में हम, इस प्रकार के विवरण के अभाव में प्रति टीईयू खर्च हुए यूनिटों के रूप में कार्य क्षमता का मूल्यांकन करने में असमर्थ हैं। अपेक्षित विवरण प्रस्तुत न करने का कारण प्रस्तुत नहीं किया है, विशेषकर तब, जब जेएनपीटी निजी टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार का विवरण प्रस्तुत करने में सक्षम हैं। इसलिए, जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में निर्धारित / प्रदत्त प्रारूप में संपूर्ण विवरण प्रस्तुत करे।

(ग) जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए ईंधन लागत अनुमानित करने के लिए वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक ईंधन लागत पर 10% वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। जेएनपीटी ने, इसके द्वारा वृद्धि की उच्चतर दर पर विचार करने के समर्थन में जनवरी 2009 से जून 2010 तक ईंधन मूल्य में वास्तविक वृद्धि का संदर्भ दिया है। किन्तु, चूंकि जेएनपीटी ने प्रासंगिक वर्षों के लिए ईंधन की खपत और औसत यूनिट लागत प्रस्तुत नहीं की है, हम इस प्रकरण के विश्लेषण के समय के समय प्रचलित वास्तविक यूनिट ईंधन लागत पर विचार करते हुए अनुमानित ईंधन लागत को संशोधित करने की स्थिति में नहीं हैं। ऐसी स्थिति में, हमने, इस संबंध में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों को, वर्ष 2009-10 को आधार मानते हुए, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक ईंधन लागत पर 3.76% वार्षिक का वृद्धिकारी घटक लगाते हुए, संशोधित किया है।

(घ) मरम्मत और अनुरक्षण व्यय, जेएनपीटी द्वारा 2009-10 के लिए वास्तविकों के आधार पर अनुमानित किया गया है। पत्तन ने खर्चों के 50% पर परिवर्ती (वेरियेब्ल) के रूप में विचार किया है और उसे 2009-10 के वास्तविक यातायात 2010-11 से 2012-13 तक के अनुमानित यातायात के संदर्भ से समायोजित किया है और 2009-10 को आधार मानते हुए, 2009-10 के वास्तविक खर्च का शेष 50%, 3.76% की वार्षिक वृद्धि के साथ (अनुमानित यातायात के लिए समायोजित किए बिना) सीधे-सीधे बढ़ाया गया है। यद्यपि, 50% को परिवर्तनशील और 50% को स्थिर मानने का जेएनपीटी ने कोई कारण नहीं प्रस्तुत किया है, जेएनपीटी द्वारा अपनाए गए नजरिए पर विश्वास किया गया है।

(ङ) **अन्य व्यय**

जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत अन्य सभी प्रत्यक्ष खर्चे, "अन्य व्यय" के अंतर्गत माने हैं। अन्य व्यय के अंतर्गत मानी गई प्रमुख मदों में सामग्री की खपत, जल प्रभार, छोटे-मोटे कार्य, कर्मचारी कल्याण, कर्मचारी प्रोत्साहन, उपकरण किराये पर लेना, बीमा, अभियांत्रिकी सेवाएं, भंडार, पीपीडी एवं अन्य शेष सामान्य कार्यालय व्यय जैसे डाक व्यय, छपाई और लेखन पठन सामग्री, यात्रा-व्यय, कानूनी और व्यावसायिक प्रभार इत्यादि शामिल हैं। इन खर्चों का निम्नानुसार विश्लेषण किया गया है :

(i) "सामग्री की खपत" के अनुमान के लिए जेएनपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण "मरम्मत और अनुरक्षण" के समान है और विश्वास किया गया है।

(ii) जेएनपीटी ने 90 ट्रैक्टर ट्रेलरों और 7 रीच स्टेकर्स के बेड़े के लिए किराया प्रभार का अनुमान लगाया है। रीच स्टेकर्स के बारे में जेएनपीटी ने जनवरी 2011 तक प्रचलित किरायों पर विचार किया है और फरवरी 2011 से आगे के लिए किराया प्रभारों के अनुमान के लिए विभागीय अनुमानों पर विचार किया है, जैसा इसके द्वारा सूचित किया गया है। किन्तु जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्यों से यह दिखायी देता है कि वर्तमान अनुबंध (ढेका) जूलाई 2011 तक विस्तारित किया गया है। इसलिए वर्तमान दरों पर जुलाई 2011 तक विचार किया गया है और जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत विभागीय अनुमानों पर भरोसा किया गया है और उन पर अगस्त 2011 और उसके बाद के लिए विचार किया गया है।

ट्रैक्टर ट्रेलरों के विषय में, जेएनपीटी ने अप्रैल 2011 तक प्रचलित दरों पर विचार किया है और मई 2011 तथा बाद के लिए अनुमानित विभागीय दर पर विचार किया है। किन्तु, दस्तावेजी साक्ष्य दर्शाते हैं कि प्रचलित दरें केवल मार्च 2011 तक ही वैध हैं और जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत विभागीय दरों पर विश्वास करते हुए अप्रैल 2011 से विभागीय दरों पर विचार किया गया है। यह भी देखा गया है कि भावी अनुबंध के लिए विभागीय अनुमान में, वर्तमान अनुबंध के 90 ट्रैक्टर ट्रेलरों की बजाय 80 ट्रैक्टर ट्रेलरों पर ही विचार किया गया है। अप्रैल 2011 से अनुमानित किराया प्रभारों को तद्नुसार समायोजित किया गया है।

ट्रैक्टर ट्रेलरों और रीच स्टेकर्स की मद में किराया प्रभारों का अनुमान प्रति टीईयू दर से जुड़ा हुआ नहीं है जैसाकि कार्य आदेश और अनुमानित माल ढुलाई में उल्लेख किया गया है। जेएनपीटी द्वारा सूचित किया गया है कि ठेकेदार को देय प्रभार उनके द्वारा प्रचालित प्रभावी दौरों पर आधारित है और जेएनपीटी को न्यूनतम भुगतान बाध्यता का भी अनुपालन करना है। इसलिए, पत्तन ने वर्ष 2009-10 के वास्तविकों (अनुमानित माल ढुलाई के लिए समायोजित) के आधार पर अनुमानों की गणना की है। जेएनपीटी द्वारा सूचित की गई स्थिति पर भरोसा किया गया है।

(iii) कर्मचारी प्रोत्साहन का अनुमान, वृद्धि अनुमत किए बिना अनुमानित माल ढुलाई के लिए समायोजित, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक खर्चों के आधार

पर किया गया जै । जेएनपीटी द्वारा अपनायी गई प्रक्रिया (दृष्टिकोण) पर विश्वास किया गया है।

(iv) जेएनपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में, 2009-10 के वास्तविक के आधार पर बीमा लागत का अनुमान 3.76 वार्षिक के अनुप्रयोज्य वृद्धिकारी घटक के साथ, अनुमानित किया है । जेएनपीटी ने बाद में, वर्ष 2010-11 के लिए इसके द्वारा भुगतान किए गए वास्तविक बीमा प्रीमियम, दस्तावेजी सबूतों के साथ प्रस्तुत किया है । हमने, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों के आधार पर वर्ष 2010-11 के अनुमानों को संशोधित किया है । अगले दो वर्षों के अनुमानों को, कोई भी वृद्धि अनुमत किए बिना वर्ष 2010-11 के स्तर पर ही रखा गया है । देखा गया है कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक तीन वर्षों की अनुमानित बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल खंड के मूल्य की सीमा के 1% के भीतर ही है ।

(v) जेएनपीटी द्वारा अन्य सभी खर्चों का अनुमान, वर्ष 2009-10 को आधार वर्ष मानकर, वर्ष 2009-10 के वास्तविक व्यय के आधार पर, 3.76% वार्षिक वृद्धि के साथ किया गया है । इसलिए इन मदों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान बिना किसी परिवर्तन माने (स्वीकार किए) गए हैं ।

(ix) <u>बल्क प्रहस्तन गतिविधि</u>

वेतन एवं दिहाड़ी, विद्युत लागत एवं मरम्मत तथा अनुरक्षण (लागत) का जेएनपीटी द्वारा अनुमान, कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए अपनायी गई प्रक्रिया (दृष्टिकोण) का अनुसरण करके लगाया गया है । बल्क प्रहस्तन गतिविधि के लिए अन्य व्ययों में सामग्री की खपत, जल-प्रभार, कर्मचारी कल्याण, अन्य सामान्य कार्यालय व्यय सम्मिलित हैं । इन खर्चों का अनुमान लगाने के लिए हमने वही नजरिया अपनाया है जो कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत स्पष्ट किया गया है ।

(x) समुद्री गतिविधि

(क) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वेतन एवं दिहाड़ी, विद्युत, ईंधन एवं मरम्मत तथा अनुरक्षण की मद में खर्चों के जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों को उसी नजरिये का अनुसरण करके, जो कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत अपनाया गया था, सुधारा गया है, जैसा पिछले पैरग्राफों में स्पष्ट किया गया है ।

(ख) जेएनपीटी ने अनुरक्षण निकर्षण खर्चों का वर्ष 2009-2010 को आधार मानते हुए वर्ष 2009-10 के वास्तविक के आधार पर, 3.76% वृद्धि के साथ अनुमान लगाया है ।

(ग) समुद्री गतिविधि के अन्तर्गत अन्य व्ययों में सामग्री की खपत, पत्तन के जहाजों / पोतों के लिए श्रमिक उपलब्ध करवाना, टग्स एवं लॉंचों को किराये पर लेना, बीमा, जल प्रभार, छोटे मोटे कार्य, कर्मचारी कल्याण और अन्य सामान्य कार्यालय व्यय सम्मिलित हैं । पत्तन के पोतों को श्रमिक उपलब्ध करवाने और टग्स तथा लॉंचों के किराये की मद में अनुमानित व्यय का नीचे विश्लेषण किया गया है:

(i) वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन पोतों को श्रमिक उपलब्ध करवाने की मद में वास्तविक व्यय जो एक आउट-सोर्सड मद हैं, वार्षिक लेखा (हिसाब किताब)

में रू. 653.83 लाख सूचित किया गया है । जेएनपीटी ने बताया है कि चूंकि पत्तन के 3 वर्तमान पोत अप्रैल 2010 से हटा दिए गए हैं, इन पोतों के संबंध में श्रमिक उपलब्ध करवाने वाले अनुबंध रद्द कर दिए गए हैं और व्यय की इस मद में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक रू. 107.61 लाख प्रति वर्ष की राशि समान रूप से अनुमानित की गई है । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान पर विचार किया गया है । तथापि, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से देखा गया है कि इसके द्वारा प्रस्तुत अनुमानों में सेवाकर भी शामिल है । सेनवाट क्रेडिट रूल्स, 2004 के नियम 3 के अनुसार कर योग्य सेवा के प्रदाता को आउटपुट सेवाओं के प्रदाता द्वारा प्राप्त किसी इन्पुट सेवा पर भुगतान किए गए सेवाकर का उधार लेना अनुमत किया जाएगा और उधार का उपयोग आउट पुट सेवाओं पर सेवाकर के भुगतान के लिए किया जाए । पत्तन कानून में उपलब्ध लाभ का उपयोग कर सकता है और इसका बोझ उपयोगकर्त्ताओं पर डालने से बच सकता है । इसलिए, जेएनपीटी के अनुमान में शामिल किये गये सेवाकर अवयव को बाहर रखा गया है ।

(ii) जेएनपीटी ने टग्स एवं लांचों के किराया की मद में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए क्रमश: रू. 5248.27 लाख रू. 6022.70 लाख और रू. 6091.80 लाख की राशि का अनुमान किया है । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत गणनाएं दर्शाती हैं कि टग्स और लांचों के वर्तमान बेड़े में 5 टग्स और 3 पाइलट लाँचें शामिल हैं । अपने अनुमानों के समर्थन में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्यों से यह देखा गया है कि दैनिक किराया दर में किसी वृद्धि के बिना और दो वर्षों के विस्तार के प्रावधान के साथ अनुबंध की अवधि 5 वर्ष है, किन्तु टग पूर्णिमा के बारे में दैनिक किराया दर में 5% वार्षिक की वृद्धि के प्रावधान के साथ 2 वर्ष के विस्तार के साथ अनुबंध की अवधि 10 वर्ष है । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत गणनाएं दर्शाती हैं कि दैनिक किराया दर वर्ष में सभी 365 दिनों के लिए देय हैं । जेएनपीटी द्वारा टग पूर्णिमा के लिए, विचार की गई दैनिक किराया दर में देखी गई अंकगणितीय त्रुटि ठीक की गई है और जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान, पिछले पैराग्राफों में वर्णित कारणों से, जेएनपीटी द्वारा विचार किए (शामिल किए) गए सेवाकर अवयव को बाहर रखते हुए, सुधारा गया है ।

जेएनपीटी ने अप्रैल 2010 और उसके बाद टग पूर्णिमा के स्थान पर कोई अन्य टग किराये पर लेने के लिए रू.25000/- प्रतिदिन का अतिरिक्त किराया प्रभार पर विचार किया है । किन्तु, इसने अतिरिक्त किराया प्रभार के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है । इसलिए, टग पूर्णिमा के लिए माने गए अतिरिक्त किराया प्रभार पर विचार नहीं किया गया है।

उपरोक्त के अलावा, जेएनपीटी ने 3 टग, 3 पाइलट लांच, एक सुरक्षा लांच और एक बहुउद्देशीय नौका किराए पर लेना विचार किया है। बताया गया है कि 3 नए टग्स किराये पर लेना, अप्रैल 2010 से हटाए गए पत्तन के स्वामित्व वाले तीन पोतों के बदले हैं। जेएनपीटी ने 3 टग्स और 1 पायलट लांच किराये पर लेने के समर्थन में दस्तावेज भी प्रस्तुत किए हैं। ये टग और लांच वर्ष 2010-11 के दौरान पहले ही किराये पर लिए गए हैं। शेष पोतों के बारे में, पत्तन ने बताया है कि उसने विभागीय अनुमानों पर विचार किया है क्योंकि

अनुबंधों को अभी अंतिम रूप दिया जाना है। इस बारे में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर, सेवा कर अवयव को बाहर निकाले जाने की शर्त पर जैसाकि पहले बताया गया है, विचार किया गया है। टग्स और लान्चों के किराए की मद में कुल व्यय, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रू. 4084.64 लाख, रू.4712.76 लाख और रू.4755.16 लाख परिगणित होता है। यद्यपि, पत्तन ने 3 नए पाइलट लांच, एक सिक्यूरिटी लांच और एक मल्टीपर्पज लांच किराए पर लेने का कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है, हमने यह मानते हुए कि ये पत्तन की प्रचालनीय आवश्यकताओं के अनुसार है, इन अतिरिक्त पोतों के लिए अनुमानित किराया प्रभार पर विचार किया है।

(iii) अन्य व्यय की शेष मदों पर, उसी प्रक्रिया का अनुसरण करके विचार किया गया है जो कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत अपनायी गई थी, जैसा पिछले पैराग्राफों में स्पष्ट किया गया है।

(iv) जेएनपीटी ने समुद्री गतिविधि के अन्तर्गत खर्चों की एक नई मद, वीटीएमएस टावर के अनुरक्षण से संबंधित व्यय के जेएनपीटी के भाग के रूप में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिए रू.136.21 लाख पर विचार किया है। जेएनपीटी की ओर से वीटीएमएस टावर के निर्माण (खड़ा करने) की पूंजीगत लागत वर्ष 2010-11 के लिए सकल खंड में अभिवृद्धियों के तहत शामिल की गई हैं जिस पर इस विश्लेषण के उत्तरार्ध में विचार विमर्श किया गया है। इसलिए, इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गये अनुमान पर अगली प्रशुल्क समीक्षा में वास्तविक के सत्यापन के अधीन विचार किया गया है।

(xi) <u>संपदा गतिविधि</u>

(क) वेतन एवं दिहाड़ी की मद में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत खर्चों के अनुमान, जैसाकि पिछले पैराग्राफों में व्यक्त किया गया है, उसी प्रक्रिया को अपनाते हुए संशोधित किए गए हैं जो कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अपनायी गई थी।

(ख) जेएनपीटी ने वर्ष 2009-10 को आधार मानते हुए वर्ष 2009-10 के वास्तविक खर्चों के आधार पर, 10% वार्षिक वृद्धि के साथ, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विद्युत लागत अनुमानित की है। जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने बाद में, अप्रैल 2010 से दिसंबर 2010 तक की वास्तविक विद्युत लागत प्रस्तुत की थी। अप्रैल 2010 से दिसंबर 2010 तक वास्तविक लेते हुए और अगले तीन माह के लिए उसका बाह्याकलन करते हुए वर्ष 2010-11 के लिए विद्युत लागत के अनुमान को संशोधित किया गया था। वर्ष 2010-11 को आधार लेते हुए, वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान पर 3.76% वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अगले दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानों पर विचार किया गया है।

(ग) संपदा गतिविधि के अंतर्गत अन्य सभी खर्चे यथा, मरम्मत एवं अनुरक्षण सामग्री खपत, जल प्रभार, छोटे-मोटे काम, सामान्य किस्म के कार्यालयीन

खर्चे इत्यादि का जेएनपीटी द्वारा, वर्ष 2009-10 को आधार मानते हुए और वर्ष 2009-10 के लिए विभिन्न वास्तविक खर्चों के आधार पर, 3.76% वार्षिक वृद्धि के साथ, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमान किया गया है। इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर बिना किसी फेरबदल विचार किया गया है।

(xii) जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, कंपनी अधिनियम के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए प्रस्तुत मूल्यहास की राशि पर बिना किसी परिवर्तन विचार किया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वर्तमान परिसंपत्तियों के अनुमानित मूल्यहास भी बिना किसी संशोधन विचार किया गया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत सकल खंड में अभिवृद्धियों पर इस विश्लेषण के उत्तरार्ध में चर्चा की गई है। जैसा पहले बताया गया है जेएनपीटी ने, विभिन्न परिसंपत्तियों के प्रचालन में आने की तिथि का विचार किए बिना मूल्यहास की गणना पूरे वर्ष के लिए की है और उसने 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों के लिए प्रचालन की निर्धारित / अपेक्षित तिथियों का विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। इसको देखते हुए हमने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल खंड में ली गई सभी अभिवृद्धियों पर मूल्यहास को औसतन वार्षिक मूल्यहास के 50% तक संशोधित कर दिया है।

वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित मूल्यहास, प्रत्येक लागत केन्द्र के तहत चिह्नित अलग-अलग परिसंपत्तियों के आधार पर विभिन्न लागत केन्द्रों, यथा, कंटेनर प्रहस्तन रेलवे, बल्क, समुद्री गतिविधि, बीओटी और सामान्य प्रशासन परिसंपत्तियों को आबंटित किया गया है। रेलवे परिसंपत्तियों पर मूल्यहास कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के अन्तर्गत और बीओटी परिसंपत्तियों पर मूल्यहास संपदा गतिविधि के अंतर्गत शामिल किया गया है। सामान्य प्रशासन परिसंपत्तियों पर मूल्यहास प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय को जोड़ा गया है और, अलग-अलग वर्षों के लिए विभिन्न मुख्य गतिविधियों के मूल्यहास समेत प्रत्यक्ष प्रचालन व्ययों के आधार पर मुख्य गतिविधियों को आबंटित किया गया है। इस विश्लेषण में, जेएनपीटी द्वारा विचार किए गए प्रोद्भाजन के आधार पर विश्वास किया गया है।

(xiii) जेएनपीटी ने, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उपरिव्यय के अनुमानन के प्रयोजन से, वर्ष 2009-10 को आधार मानते हुए, वर्ष 2009-10 के वास्तविक प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय पर 3.76% वार्षिक वृद्धि का विचार किया है। जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय पर बिना किसी परिवर्तन विचार किया गया है। जेएनपीटी ने प्रत्यक्ष प्रचालन लागत के आधार पर जिस पर भी विचार किया गया है, विभिन्न गतिविधियों में अनुमानित प्रबंधन उपरिव्यय का प्रोद्भाजन किया है।

(xiv) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय वर्ष 2009-10 के लिए बतायी गई वास्तविक वित्त एवं विविध आय के स्तर पर माल ढुलाई में कमी के लिए अर्थदंड को छोड़कर, यथावत रखा गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय, जेएनपीटी द्वारा अपनायी गई प्रक्रिया के अनुसार, अलग-अलग वर्षों के लिए अलग-अलग गतिविधियों की प्रचालन आय के आधार पर चार गतिविधियों को प्रोद्भाजित कर दी गई है।

(xv) जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी के वित्त एवं विविध व्ययों में बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार पेंशन एवं उपादान और अन्य मदें आती हैं। जेएनपीटी ने, वर्ष 2010-11 में क्रियान्वित अधिकारियों के वेतन संशोधन के प्रभाव को देखते हुए, वर्ष 2009-10 में वास्तविक अंशदान के ऊपर वर्ष 2010-11 के लिए पेंशन एवं उपादान अंशदान में 50% की वृद्धि पर विचार किया है। जेएनपीटी द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2010-11 के लिए 50% वृद्धि पर विचार किया गया है। किन्तु, वर्ष 2010-11 के लिए वित्त एवं विविध व्ययों की अन्य मदों के बारे में अनुमान पर 2009-10 के वास्तविकों पर 3.76% वृद्धि अनुमत करके जैसा जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, विचार किया गया है। पेंशन संबंधी अंशदान समेत अगले दो वर्षों के लिए अनुमान, वर्ष 2010-11 को आधार मानते हुए, वर्ष 2010-11 के अनुमानों पर 3.76% वार्षिक की वृद्धि के साथ अनुमानित किए गए हैं।

(xvi) (क) जेएनपीटी ने इसके द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी (फार्म 4 ए) में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल खंड में क्रमशः रू.30609 लाख, रू.65485 लाख और रू.56200 लाख की अनुमानित वृद्धियों पर विचार किया है। जेएनपीटी ने उक्त वर्षों के दौरान सकल खंड में जोड़े जाने वाली अलग-अलग परिसंपत्तियों का विवरण भी प्रस्तुत किया है (फार्म 4 बी)

फार्म 4 बी में इसके द्वारा प्रस्तुत विवरण के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित वर्ष वार अभिवृद्धियां नीचे तालिका में दी गई हैं :-

(रू. लाखों में)

क्र.सं.	अभिवृद्धियों का ब्यौरा	2010-11	2011-12	2012-13	कुल
(i)	वापिस खरीद व्यवस्था पर 3 पुरानी आरएमक्यूसी के बदले 3 नई आरएमक्यूसी अर्जित करना	6400.00	2100.00	0.00	8500.00
(ii)	एक वर्तमान पुरानी आरएमक्यूसी एमसीबी से एसडी बो अंतरित करना और एक नई आरएमक्यूसी अर्जित करना	3200.00	0.00	200.00	3400.00
(iii)	2 वर्तमान आरएमक्यूसी एमसीबी से एसडीबी अंतरित करना और 3 नयी आरएमक्यूसी अर्जित करना	1800.00	7000.00	2200.00	11000.00
(iv)	1 वर्तमान आरएमजीसी के बदले 1 नई आरएमजीसी प्राप्त करना	1935.00	0.00	0.00	1935.00
(v)	पत्तन आधारित उद्योगों के लिए इन्फ्रास्ट्रक्चरल विकास हेतु पर्यावरणीय उपाय	325.00	200.00	200.00	725.00
(vi)	वर्तमान सड़कों और यार्डों का अपग्रेडेशन	1500.00	1000.00	300.00	2800.00
(vii)	पत्तन आधारित उद्योगों के लिए इन्फ्रास्ट्रक्चर सुविधाएं -जोन-II	500.00	50.00	50.00	600.00
(viii)	वर्तमान संरचनाओं का पुनर्वास (आरओबी, करांल में)	100.00	200.00	100.00	400.00
(ix)	कंप्यूटर प्रणाली / डाटा सेंटर का अपग्रेडेशन	85.00	450.00	0.00	535.00

(x)	वीटीएस टावर का अपग्रेडेशन	51.00	0.00	0.00	51.00
(xi)	अर्थ फिलिंग जोन V	2542.00	0.00	0.00	2542.00
(xii)	अर्थ फिलिंग जोन II	3002.00	0.00	0.00	3002.00
(xiii)	अर्थ फिलिंग जोन V	4480.00	0.00	0.00	4480.00
(xiv)	जोन I में क्षेत्र का विकास	4714.00	0.00	0.00	4714.00
(xv)	करज जंक्शन स्थित आरओबी का संरचनात्मक पुनर्वास	0.00	1335.00	0.00	1335.00
(xvi)	पत्तन आधारित औद्योगिक जोन V के लिए आधारिक संरचनात्मक सुविधाएं	10.00	500.00	500.00	1010.00
(xvii)	मल-व्ययन प्रणाली का विकास	90.00	50.00	50.00	190.00
	फार्म4बी के अनुसार प्रस्तुत रकया गया कुल योग	**30734.00**	**12885.00**	**3600.00**	**47219.00**
	कुल योग जैसा फार्म 4 ए में प्रस्तुत किया गया है	**30509.00**	**12785.00**	**3500.00**	**46794.00**

लागत विवरणी (फार्म 4 ए) में वर्णित स्थिति तथा फार्म 4बी में प्रस्तुत विवरणों के बीच अंतर का कारण अभी तक अस्पष्ट ही रहा है। चूंकि फार्म 4ए प्रस्तावित निवेशों का ब्यौरा प्रदान नहीं करता है हमने फार्म 4बी में वर्णित स्थिति पर विश्वास किया है जो प्रस्तावित निवेशों का विवरण प्रदान करता है। सकल खंड को प्रस्तावित अभिवृद्धियों के विवरण पर नीचे चर्चा की गई है :-

(i) जेएनपीटी ने वापिस खरीद व्यवस्था पर वर्तमान 3 आरएमक्यूसी के बदले तीन नई आरएमक्यूसी अर्जित करने के लिए इसके द्वारा प्रस्तुत कार्य आदेश की एक प्रति प्रस्तुत की है। इस कार्य के लिए कार्य आदेश के अनुसार निर्धारित पूर्णता अवधि मई 2011 है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार प्रतिलाभ अनुमत करने के प्रयोजन से नियोजित पूंजी के अन्तर्गत केवल संपूर्ण की गई और प्रचालित की गई परिसंपत्तियों पर विचार किया जाना है। चूंकि इस परिसंपत्ति का परिचालन में आना 2011-12 में ही अपेक्षित है, वर्ष 2010-11 में जेएनपीटी द्वारा विचार किया गया रू .64.00 करोड़ का अनुमान वर्ष 2011-12 को अंतरित किया जाता है अर्थात वर्ष 2011-12 में कुल रू .85.00 करोड़ के अनुमान पर विचार किया गया है।

(ii) उपरोक्त तालिका में क्रम सं.(ii) के बारे में जेएनपीटी ने एक नया आरएमक्यूसी अर्जित करने के लिए कार्य-आदेश की एक प्रति प्रस्तुत की हैं। कार्य आदेश के अनुसार कार्य की निर्धारित पूर्णता अवधि नवंबर 2010 है, जेएनपीटी ने यह नहीं बताया है कि कार्य कार्यक्रम के अनुसार पूरा हो गया है। ऐसा लगता है कि काम अभी पूरा किया जाना है। इस प्रकार, रू .32.00 करोड़ का अनुमान वर्ष 2011-12 में लिया गया है। इसी कार्य के लिए वर्ष 2012-13 में लिये गये रु .2.00 करोड़ के अनुमान के समर्थन में जेएनपीटी ने कोई दस्तावेज नहीं प्रस्तुत किया है। ऐसा लगता है कि यह अनुमान वर्तमान एक आरएमक्यूसी मुख्य कंटेनर बर्थ से शैलो ड्रॉट बर्थ पर अन्तरित करने के लिए है। हमने पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुमान पर विश्वास किया है औ उसी पर विचार किया है।

(iii) उपरोक्त के अलावा, जेएनपीटी ने 3 नए आरएमक्यूसी अर्जित करने और 2 वर्तमान आरएमक्यूसी एसडीबी पर अंतरित करने का प्रस्ताव किया है और कुल रू.110.00 करोड़ के अनुमानित पूंजीगत परिव्यय को 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों में बांट दिया है। जहां तक कार्य के स्तर का संबंध है, जेएनपीटी ने बताया है कि वैश्विक निविदाएं आमंत्रित की गई हैं। अनुमान की किसी दस्तावेजी साक्ष्य के साथ पुष्टि नहीं की गई है। यह सोचते हुए कि निविदाओं पर अंतिम निर्णय लेने में कुछ समय लग सकता है और उसके बाद, काम के पूरा होने में कम से कम 15 से 18 माह के समय की आवश्यकता पड़े, जैसाकि इसी प्रकार के कार्य के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्य-आदेश की प्रतियों से देखा जा सकता है, सभी संभावनाओं में कार्य इस प्रशुल्क चक्र के शेष बचे भाग में अथवा अगले प्रशुल्क चक्र के आरंभिक भाग में संपन्न हो सकता है। इसलिए, इस संबंध में रू.110.00 करोड़ के जेएनपीटी के अनुमान पर विचार नहीं किया गया है।

(iv) क्रम सं. (iv) के अन्तर्गत कार्य प्रतिस्थापन / विनिमय आधार पर एक नई आरएमजीसी के अर्जन से संबंधित है। इस संबंध में, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई कार्य आदेश की प्रति से इसके द्वारा प्रस्तुत अनुमान की पुष्टि होती है। यद्यपि, कार्य आदेश के अनुसार निर्धारित पूर्णता समय फरवरी 2011 दिया गया है, जेएनपीटी ने कार्य की वर्तमान स्थिति पर कोई ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। इसलिए, इस कार्य की अनुमानित लागत पर वर्ष 2011-12 में विचार किया गया है।

(v) क्रम सं. (V) पर परिकल्पित कार्य के बारे में, जेएनपीटी ने बताया है कि वर्ष 2010-11 के लिए निर्धारित कार्य रू.325.00 लाख के मूल्य पर पहले ही से पूरा हो चुका है। हालांकि पत्तन ने कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है, इसके द्वारा वर्णित स्थिति पर भरोसा किया गया है और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सभी अनुमानों पर बिना किसी फेर-बदल विचार किया गया है।

(vi) जैसा जेएनपीटी द्वारा सूचित किया गया है,तालिका के क्रम सं.(vi) में वर्णित सड़कों एवं यार्ड्स का अपग्रेडेशन कार्य वर्ष 2010-11 में आंशिक रूप से पूरा हो गया है। इसने वर्ष 2010-11 के दौरान पूरे हुए रू.1004/- लाख के पूरे कार्य के कार्य आदेशों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं और वर्ष 2011-12 के दौरान पूरा किए जाने वाले रू.839.00 लाख के कार्यों के कार्य-आदेश की भी प्रतियां प्रस्तुत की हैं। तद्नुसार जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत रू.2800 लाख के कुल अनुमान में से वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः रू.1004.00 लाख और रू.839.00 लाख पर विचार किया गया है और शेष रू.957.00 लाख की राशि पर वर्ष 2012-13 में विचार किया गया है।

(vii) इसी प्रकार, क्रम सं.(vii) पर परिकल्पित कार्य के बारे में पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर रू. 496.00 लाख की राशि वर्ष 2010-11 में मानी गई है और पत्तन द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रू. 50 लाख प्रत्येक वर्ष के लिए विचार की गई है।

(viii) क्रम सं. (viii) पर कार्य-आरओबी कराल पर वर्तमान सरंचना का पुनर्वास के अनुमान के साथ कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं लगाया गया है। किन्तु, जेएनपीटी ने कहा है कि वर्ष 2010-11 से संबंधित कार्य पहले ही पूरा हो चुका है। पत्तन द्वारा बतायी गई स्थिति पर विश्वास करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए इस कार्य की मद में जेएनपीटी के अनुमान पर बिना किसी फेर-बदल विचार किया गया है।

(ix) रू .535.00 लाख की आवश्यकता अनुमानित लागत पर प्रस्तावित कंप्यूटर प्रणाली / डाटा सेंटर के अपग्रेडेशन के बारे में पत्तन ने बताया है कि रू . 85 लाख तक की राशि का काम 2010-11 में पूरा हो चुका है - इस आशय के दस्तावेज भी पेश किए गए हैं। इसने आगे बताया है कि रू .450 लाख की शेष राशि को हार्डवेयर / सॉफ्टवेयर की खरीद के लिए सुनिश्चित किया गया है। इस विषय में पत्तन के द्वारा नियुक्त सलाहकार द्वारा निर्णय लिया जाएगा और यह राशि इसी प्रशुल्क वैधता अवधि के भीतर खर्च की जाएगी। पत्तन द्वारा सूचित स्थिति पर विचार करते हुए रू .535.00 लाख के कुल अनुमान पर चरणबद्ध रूप में, यथा रू .85.00 लाख वर्ष 2010-11 में और, वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 में से प्रत्येक वर्ष रू .225 लाख पर विचार किया गया है।

(x) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित वीटीएमएस टावर के अपग्रेडेशन की मद में पूंजीगत व्यय पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों / विवरण के आधार पर वर्ष 2010-11 में रू .45.00 लाख माना गया है और शेष रू .5.00 लाख वर्ष 2011-12 में माना गया है।

(xi) उपरोक्त तालिका में क्रम सं.(xi) से (xiv)पर वर्णित रू .14738 लाख की कुल लागत पर मिट्टी भरने और क्षेत्रीय विकास से संबंधित कार्य वर्ष 2010-11 में पहले ही पूरा हो चुका है, जैसा पत्तन द्वारा दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ बताया गया है। इसलिए, इन कार्यों की मद में अनुमान बिना किसी फेर-बदल विचार किए (स्वीकार किए) गए हैं।

(xii) रू .1335.00 लाख की अनुमानित लागत से वर्ष 2011-12 में प्रस्तावित, कराल जंक्शन पर रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) के संरचनात्मक पुनर्वास को निजी फर्म को पत्तन द्वारा जारी किए गए कार्य-आदेश की प्रति से समर्थन दिया गया है। इसलिए, अनुमान पर विचार किया गया है।

(xiii) जोन V में पत्तन आधारित उद्योगों के लिए बुनियादी संरचनात्मक सुविधाओं की मद में जेएनपीटी द्वारा परिकल्पित कार्य के अनुमान (क्रम सं. XVI) को किसी दस्तावेजी साक्ष्य का समर्थन नहीं है। पत्तन ने कार्य के स्तर के बारे में कुछ भी नहीं बताया है। इसलिए, रू .1010.00 लाख की अनुमानित राशि पर विचार नहीं किया गया है।

(xiv) तालिका की क्रम सं. xvii पर वर्णित कार्य मल व्ययन प्रणाली का विकास के बारे में जेएनपीटी ने बताया है कि रू .90.00 लाख की लागत वाला वर्ष

2010-11 से संबंधित कार्य पहले ही पूरा हो चुका है। यद्यपि पत्तन ने इस अनुमान के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है, पत्तन द्वारा वर्णित स्थिति पर विश्वास किया गया है और जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक प्रस्तावित अनुमान पर बिना किसी फेरबदल विचार किया जाता है।

(xv) उपरोक्त के साथ-साथ जेएनपीटी ने पूंजीगत निकर्षण के बारे में रू.814 करोड़ की राशि का पूंजीगत परिव्यय भी प्रस्तावित किया है और सरकार की 12.5% भूमि योजना के अन्तर्गत प्रोजैक्ट प्रभावित व्यक्तियों को आबंटन के बारे में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक रू.241 करोड़ का पूंजीगत परिव्यय प्रस्तावित किया है। किन्तु पत्तन ने दोनों मदों को, यह कहते हुए, नियोजित पूंजी में नहीं गिना है कि इन मदों पर व्यय बुनियादी संरचनात्मक विकास के लिए इसके द्वारा अनुरक्षित ऐस्क्रो एकाउंट में जमा राशियों में से किया जाएगा। इसलिए, कथित पूंजीगत परिव्यय को नियोजित पूंजी में सम्मिलित नहीं किया गया है और प्रतिलाभ की अनुमति नहीं दी गई है।

(xvi) उपरोक्त परिवर्तनों के साथ, जेएनपीटी द्वारा सकल खंड में प्रस्तावित एवं स्वीकृत कुल अभिवृद्धियां वर्ष वार नीचे दी गई हैं :-

(रु.करोड़ों में)

वर्ष	जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित	यथा स्वीकृत
2010-11	307.34	168.83
2011-12	128.85	165.39
2012-13	36.00	17.82
कुल योग	472.19	352.04

(xvii) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अंत में एस्क्रो एकाउंट में वित्त पोषित परिसंपत्तियों का मूल्य ह्रासित मूल्य विभिन्न वर्षों के अंत में परिसंपत्तियों के अंत शुद्ध खंड के मूल्य में से घटा दिया गया है। यह राशि, विभिन्न वर्ष के अंत में परिसंपत्तियों के अंत शुद्ध खंड के अनुपात में 4 मुख्य गतिविधियों को पुन: आबंटित की गई है। हालांकि कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि और समुद्री गतिविधि के अंतर्गत समाहित उप-गतिविधियों में से प्रत्येक के लिए अलग लागत विवरणियां प्रस्तुत करने हेतु जेएनपीटी से विशिष्ट रूप से अनुरोध किया गया था, जेएनपीटी ने यह कहते हुए ऐसा करने में असमर्थता कर दी कि वह उप-गतिविधियों के लिए लागत-ब्यौरा संभाल कर नहीं रखता है हालांकि, इस विश्लेषण में, सूचित की गई स्थिति पर विश्वास किया गया है, जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अगली समीक्षा में प्रदत्त फार्मेट में विवरण प्रस्तुत करने हेतु उपयुक्त कार्रवाई आरंभ करे।

(xviii) परिसंपत्तियों के अंत-शुद्ध खंड का स्वीकृत मूल्य, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए क्रमश: रू.54448.67 लाख, रू.60615.14 लाख और रू.51267.77 लाख परिगणित होता है।

(xix) जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, जेएनपीटी ने, यह कहते हुए, अपनी परिसंपत्तियों में से किसी परिसंपत्ति को "व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों " और "सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों " के अंतर्गत वर्गीकृत नहीं किया है कि वह अपनी सभी परिसंपत्तियों को व्यापारिक परिसंपत्ति मानता है और उसने इस विषय में कोई विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। किन्तु, इस बारे में, प्रशुल्क नीति मार्गदर्शियों के प्रावधानों का अनुपालन करने की दृष्टि से जो हम पर बाध्यकारी हैं, हमने इससे पहले के वर्षों 2006-07 से 2009-10 तक के लिए अपनाए गए मूल्य के बराबर, इन सभी तन वर्षों 2006-07 से 2009-10 तक के लिए अपना गए मूल्य के बराबर, इन सभी तीन वर्षों के लिए व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों का मूल्य रू .1668.42 लाख पर बनाए रखा है। प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान अपनाए गए नजरिए का अनुसरण करते हुए व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों संपदा गतिविधि को आबंटित हैं।

(ख) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए कार्यकारी पूंजी के अनुमानों को मार्गदर्शियों में अनुबंधित मानदंडों का अनुपालन करके परिवर्तित किया गया है। विविध देनदार (ऋणी) एवं इन्वेंटरी वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए दो माह के अनुमानित संपदा किराए और एक माह की सामग्रियों की खपत के अनुमानित मूल्य पर विचार की गई है। स्वीकार्य नकद जमा, मूल्य ह्रास को छोड़कर एक माह के अनुमानित प्रचालन व्ययों और उपरिव्यय के आधार पर विचार किया गया है। वर्तमान देनदारियों के अनुमानों के अभाव में वर्तमान देनदारियों का मूल्य वर्ष 2009-10 के लिए विचार की गई राशि के बराबर लिया है। अनुमानित वर्तमान परिसंपत्तियों और वर्तमान देनदारियों पर विचार करते हुए, जैसा ऊपर बताया गया है, कथित तीन वर्षों के लिए कार्यकारी पूंजी ऋणात्मक पायी गई है और इसलिए उसे शून्य लिया गया है। इसलिए, परिसंपत्तियों के अंत-शुद्ध खंड का मूल्य जैसा पिछले पैराग्राफों में दिया गया है, प्रतिलाभ अनुमत करने के प्रयोजन से विभिन्न वर्षों के लिए नियोजित पूंजी के रू प में माना गया है।

(ग) वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक लेखा टनों के रू प में व्यक्त की गई कंटेनर प्रहस्तन क्षमता, जेएनपीटी द्वारा विचार किए गए 12 के कन्वर्जन-फैक्टर को लेखा में लेते हुए, 1.35 मिलियन टीईयू प्रतिवर्ष संगणित होती है। आरएमक्यूसी के प्रतिस्थापन (के बदले में) / खरीद की मद में अतिरिक्त निवेश को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त क्षमता 2011-12 और उसके बाद से 2,25,000 टीईयू प्रति वर्ष मानी गई है।

पत्तन द्वारा आकलित क्षमता और अनुमानित माल ढुलाई के आधार पर 2010-11 से 2012-13 तक तीन वर्षों के लिए क्षमता उपयोगिता क्रमशः 67.54% 66.80% और 66.80% परिगणित होती है। यदि क्षमता उपयोगिता 60% से अधिक है तो मार्च 2005 की प्रशुल्क नीति मार्गदर्शी नियोजित पूंजी पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ अनुमत करने का प्रावधान करते हैं। चूंकि सभी तीनों वर्षों में क्षमता उपयोगिता 60% से अधिक है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए व्यापारिक परिसंपत्तियों के मूल्य पर 16% की अधिकतम दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, और व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों के मूल्य पर 6.10% की जोखिम मुक्त दर पर प्रतिलाभ पर विचार किया गया है।

(xvii) ऊपर विचार विमर्श के अधीन, समूचे पत्तन के लिए और चार मुख्य गतिविधियों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई लागत विवरणियों में फेर-बदल किया गया है। फेर-बदल की गई (संशोधित) लागत विवरणियां **परिशिष्ट -I (क) से (ङ)** तक संलग्न हैं। लागत विवरणियों के संक्षिप्त परिणाम नीचे दी गई तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं :-

क्र. सं.	ब्यौरा	प्रचालन आय (लाख रू पयों में)				शुद्ध अधिशेष (+) / घाटा (-) (लाख रू पयों में)				शुद्ध अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के प्रतिशत के रू प में			
		2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	कुल
1	समूचा जेएनपीटी	49645.48	54857.68	55902.07	160405.23	(6685.48)	(1400.64)	(1036.62)	(9122.73)	(13.47%)	(2.55%)	(1.85%)	(5.69%)
2	कंटेनर प्रहस्तन	23378.37	28136.92	28136.92	79650.21	(6207.28)	(2783.24)	(3777.74)	(12768.26)	(26.55%)	(9.89%)	(13.43%)	(16.03%)
3	बल्क प्रहस्तन	279.96	184.51	184.51	648.98	(449.68)	(467.63)	(437.83)	(1355.15)	(160.62%)	(253.45%)	(237.29%)	(208.81%)
4	समुद्री	15987.81	16223.66	16945.11	49156.58	529.53	1251.17	2077.49	3858.19	3.31%	7.71%	12.26%	7.85%
5	संपदा	10001.34	10312.59	10635.53	30949.46	(558.06)	599.07	1101.44	1142.45	(5.58%)	5.81%	10.36%	3.69%

(क) जैसाकि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है पिछले अधिशेष की दो किश्तों के समायोजन के बाद भी 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर रू. 9122.73 लाख का शुद्ध घाटा होगा।

(ख) ऊपर दिखायी गई स्थिति, 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए पिछले अतिरिक्त अधिशेष रू. 228.14 करोड़ के वर्ष 2011-12 से पाँच वर्षों की अवधि में समायोजन पर आधारित है। तदनुसार 2011-12 और 2012-13 से दो वर्षों की अवधि में समायोजित अतिरिक्त अधिशेष, वर्तमान प्रशुल्क चक्र के तहत समाहित रू. 91.26 करोड़ संगणित होता है और अगले चक्र में समायोजन के लिए रू. 136.88 करोड़ का शेष अधिशेष पीछे छूट जाएगा। यह वांछनीय है कि प्रशुल्क वृद्धि पर विचार करने से पहले अन्य सभी विकल्पों को आजमा लिया जाए। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक लगभग रू. 91.23 करोड़ का अनुमानित समग्र शुद्ध घाटा पिछले अधिशेष से पूरा करने के लिए लिया जा सकता है जिससे सभी गतिविधियों के लिए वर्तमान प्रशुल्क में यथा स्थिति बनाए रखी जा सकेगी। परिणामस्वरूप, अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए बचा शेष अतिरिक्त अधिशेष घट कर रू. 45:65 करोड़ रह जाएगा। जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में प्रदत्त दरों में कोई परिवर्तन नहीं होगा और ये दरें वर्तमान चक्र में भी जारी रह सकती हैं।

(xviii) जुलाई 2010 में जेएनपीटी द्वारा दाखिल किये गए संशोधित प्रस्ताव के साथ, जो सभी संबद्ध उपयोगकर्त्ताओं को परिपत्रित किया गया था, दरमान का मसौदा संलग्न नहीं किया गया था। जेएनपीटी ने बाद में, परामर्शी प्रक्रिया पूरी करने के बाद और विलंब से दिसंबर 2010 में एक संशोधित मसौदा दरमान प्रस्तुत किया। जेएनपीटी द्वारा दिसंबर 2010 में प्रस्तुत किए गए मसौदा दरमान की जिन मदों में फेरबदल प्रस्तावित है, और जेएनपीटी द्वारा इससे पहले इसके मूल प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए मसौदा दरमान की मुख्य प्रशुल्क मदों में से कुछ नीचे सूची बद्ध की गई हैं :-

(i) पत्तन देयताओं की अनुसूची
(ii) अंतरण प्रभारों की अनुसूची
(iii) निरस्तीकरण प्रभारों एवं पायलटों को रोके रखने के लिए प्रभारों की अनुसूची
(iv) झूठा सिग्नल और दंडात्मक बर्थ किराया

(v) वे स्थितियां जिन्हें झूठा सिग्नल माना जाएगा।

(vi) वे अवसर जहां शट आउट प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे

(vii) सामान्य / परित्यक्त लंबे समय से खड़े कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार

(viii) 31 दिसंबर 1998 से पहले और 31 दिसंबर 1998 के बाद उतरे कार्गो के लि सीमा शुल्क विभाग द्वारा जब्त किए गए और नीलाम किए गए लंबे समय से खड़े कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार।

(ix) जेएनपीटी तथा जीटीआईपीएल के बीच कंटेनरों के पोतान्तरण के आईटीआरएचओ के लिए प्रक्रिया और प्रभार

(x) फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए किराया प्रभारों की वर्तमान अनुसूची में परिवर्तन

दिसंबर 2010 में प्रस्तुत किया गया संशोधित मसौदा दरमान के साथ प्रशुल्क मदों और संबंधित सशर्तताओं में प्रस्तावित परिवर्तनों के लिए कारण और औचित्य संलग्न नहीं किए गए थे। इसके अलावा, पत्तन द्वारा जुलाई 2010 में दाखिल किए गए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में उन परिवर्तनों की ओर कोई इशारा नहीं था जो दिसबर 2010 में दाखिल किए गए मसौदा दरमान में बाद में लागू किए गए हैं।

उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित फेर-बदलों पर विचार करने की स्थिति में नहीं हैं। तथापि, जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह सशर्तताओं में परिवर्तन और उनको युक्तिसंगत बनाने के लिए, दरमान में प्रस्तावित परिवर्तनों के लिए उपयुक्त कारण और औचित्य के साथ नया प्रस्ताव लेकर आए जिस पर एक अलग प्रशुल्क कार्रवाई (प्रक्रिया) में विचार किया जाएगा। तथापि इसके मूल प्रस्ताव के साथ दाखिल किए गए और उपयोगकर्त्ताओं में परिपत्रित मसौदा दरमान में प्रस्तावित परिवर्तनों पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है :-

(xix) जैसाकि शुरू में इस नोट की तथ्यात्मक स्थिति के वर्णन में स्पष्ट किया गया है, जेएनपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव के साथ दाखिल किए गए मसौदा दरमान में, यह कहते हुए एक नोट प्रस्तावित किया है, कि निजी / बीओटी टर्मिनलों के अनुरोध पर क्रियान्वित सभी अंतरणों को "टर्मिनल की सुविधा" के रूप में समझा जाना है और इन्हें प्रभार्य समझा जाना है।

इस संबंध में, यहां यह याद करना प्रासंगिक है कि दिनांक 30 सितंबर 2008 के अपने आदेश में इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी में पोत संबंधी प्रभारों की लेवी को शासित करने वाली कुछ सशर्तताओं पर स्पष्टीकरण मांगते हुए मानसा (MANSA) से प्राप्त संदर्भ को निपटाते हुए पाया कि, जब जेएनपीटी जीटीआईपीएल एवं एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालित टर्मिनलों में पोतों को अंतरित करता है तब अंतरण प्रभारों की लेवी को शासित करने हेतु सशर्तता प्रदान करने के लिए मामला बनता है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने कथित आदेश में जेएनपीटी को इस संबंध में एनएसआईसीटी / जीटीआईपीएल / बीपीसीएल के परामर्श से उपयुक्त प्रावधानों को अंतिम रूप देने की सलाह दी थी। जेएनपीटी को सलाह दी गई थी कि ऐसे प्रावधानों में "टर्मिनल सुविधा" और "जेएनपीटी सुविधा" बनने वाले पोतों की विभिन्न हलचलों को विस्तार से सूचीबद्ध किया जाना चाहिए।

किन्तु, इस विषय में इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त विशिष्ट सलाह के बावजूद लाइसैंसधारियों द्वारा प्रचलित टर्मिनलों पर "टर्मिनल सुविधा" और "जेएनपीटी

सुविधा'' बनने वाले पोतों की विभिन्न हलचलों को सूचीबद्ध नहीं किया गया है। जेएनपीटी द्वारा यह भी स्पष्ट नहीं किया गया है कि क्या उसने जेएनपीटी स्थित अन्य टर्मिनल प्रचालकों से कोई परामर्श किया है या नहीं। प्रस्तावित प्रावधान को अनुमोदित नहीं किया गया है और जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह सितंबर 2008 के आदेश में दिए गए सुझावों पर अमल करे।

(xx) इंटर टर्मिनल रेल हैंडलिंग प्रचालन (आईटीआरएचओ) के लिए प्रभारों को लगाया जाना अलग आदेशों द्वारा शासित है। आईआरटीएचओ के लिए प्रभार लगाए जाने से पैदा होने वाली आय और उनसे जुड़े हुए व्ययों पर जेएनपीटी की समूची आय / लागत स्थिति में विचार किया गया है। इसके अलावा 400/प्रति टीईयू की दर अनुमोदित की गई थी जो जेएनपीटी के अलावा जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनलों पर समान रूप से लागू है जैसा जेएनपीटी द्वारा उचित समय पर प्रस्तावित किया गया है। ऐसी स्थिति में, रू.400/- प्रति टीईयू की दर में वृद्धि करने का कोई मामला विचारणीय नहीं है।

(xxi) झूठे संकेत / सिग्नल के लिए, वर्तमान व्यवस्था में एक दिन के बर्थ किराया के बराबर दण्डात्मक बर्थ किराए का अर्थ दंड लगाने का प्रावधान है। पत्तन ने ''झूठे संकेत''के लिए निम्नलिखित परिभाषा प्रस्तावित की है और निम्नलिखित स्थिति को सूचीबद्ध करने का प्रस्ताव किया जिनके अन्तर्गत कोई पोत पायलट को दिए गए समय पर अपनी समुद्री यात्रा पर निकलने में असमर्थ रहता है।

यदि पायलट निर्धारित समय पर सवार हो जाता है किन्तु पोत निम्नलिखित कारणों में से किसी भी कारण से निर्धारित समय के बाद ही अपनी यात्रा पर निकल पाता है तो पायलट को दिए गए निर्धारित समय पर अथवा पायलट के सवार होने के समय पर अपनी यात्रा पर निकलने में असमर्थता झूठा संकेत परिभाषित की गई है:-

1. रस्सी आदि से बांधने एवं रीफर कंटेनरों की जाँच और दस्तावेजी कार्रवाई समेत अपूर्ण कार्गो प्रचालन
2. अपर्याप्त जीएम (मेटा सेंट्रिक हाइट)
3. मुख्य इंजन अथवा किसी अन्य मशीनरी का काम न करना जिससे पोत के लंगर खोलने के कार्य / यात्रारंभ में विलम्ब होता हो।
4. पोत की प्रचालन / प्रहस्तन विशेषताओं के अनुसार पूरी बिजली न मिल पाना।
5. पोत से संबंधित पत्तन को देय सभी देयताओं का निपटान न किया जाना।
6. मूल वैध पत्तन निकासी पत्र (प्रस्थान अनुमति) पोत पर न होना।
7. स्वास्थ्य निरीक्षण प्रमाण पत्र पोत पर न होना।
8. पत्तन के अथवा सांविधिक नियमों, विनियमों और अपेक्षाओं का अनुपालन न कर पाना।
9. पोत के न्यूनतम सुरक्षित मानव बल प्रमाण पत्र के अनुसार पूरा वार्षिक दल पोत पर न होना।
10. वास्तविक ड्रॉफ्ट, घोषित ड्रॉफ्ट से अधिक होने के परिणामस्वरूप, पोत का यात्रारंभ रद्द किया जाना।
11. दिशा सूचक यंत्र / उपकरण काम न करना।

ऐसी स्थितियों की सूची बनाने से, जिनके तहत पोत पायलट को दिए गए समय पर अपनी यात्रा पर निकल पाने में असमर्थ होता है, बिल संबंधी विवादों से बचा जा सकेगा और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि उपयोगकर्त्ताओं से कोई आपत्ति नहीं है इस बारे में जेएनपीटी के प्रस्ताव को मंजूर किया जाता है ।

(xxii) अगस्त 2003 में इस प्राधिकरण ने तत्कालीन रूप से प्रचलित बर्थ किराया प्रभारों को अनुमोदन प्रदान किया था। ये प्रभार इसके प्रशुल्क के अगले संशोधन में उपयुक्त लागत विवरण प्रस्तुत करने हेतु जेएनपीटी द्वारा दी गई अंडरटेकिंग पर लगने वाली दरों में न्यूनतम 20% की छूट की शर्त पर उथले ड्रॉट बर्थ / पत्तन पोतबर्थ / पत्तन पोत पोतघाट पर लगाए जाने हैं। सितंबर 2006 के प्रशुल्क आदेश के माध्यम से हाथ में ली गई प्रशुल्क संशोधन की कार्रवाई / प्रक्रिया के दौरान जेएनपीटी ने ऐसे बर्थों पर प्रहरित पोतों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण पर अलग से विचार करने का अनुरोध किया था और अगस्त 2003 में अनुमोदित व्यवस्था को ऐसे समय तक जारी रखने का अनुरोध किया था। जेएनपीटी के अनुरोध को स्वीकार करते हुए इस प्राधिकरण ने दिनांक 28 सितंबर 2006 को गत प्रशुल्क आदेश में जेएनपीटी को उथले ड्रॉट बर्थ / पत्तन पोत पोतघाट / पत्तन पोत बर्थ पर बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए लागत आधारित प्रस्ताव लेकर आने की सलाह दी थी। पत्तन न तो अलग नया प्रस्ताव लेकर आया और न ही उसने उसे वर्तमान सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल किया। इस बारे में एक प्रश्न के उत्तर में, इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह को पूरी तरह नजरन्दाज करते हुए जेएनपीटी ने सामान्य रूप से ज़वाब दे दिया कि तरल कार्गो पोत घाट और अन्य उपरोक्त बर्थो के लिए अलग बर्थ किराया प्रभार प्रदान करने हेतु अभी कुछ नहीं किया जा रहा है।

जब पत्तन से पुनः आग्रह किया गया कि वह इस प्राधिकरण की सलाह का लागत का विस्तृत विवरण अलग से उपलब्ध नहीं है। पत्तन का यह प्रतिसाद इलैक्ट्रानिक्स डाटा निर्माण / संसाधन के युग मे स्वीकार्य नहीं पाया गया है। इस प्राधिकरण का आग्रह, जिसमें जेएनपीटी से ऊपर बताए गए बर्थो पर बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए लागत आधारित प्रस्ताव लेकर आने की अपेक्षा की गई थी पुन: दोहराया जाता है ।

(xxiii) 12.75%पर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइम लैंडिंग दर के अर्थ में 14.75% की दंडात्मक ब्याज दर प्रतिबिम्बित करने के लिए विलंबित भुगतानों / धनवापसियों पर दंडात्मक ब्याज की दर प्रदान करने वाला प्रस्तावित सामान्य नोट संशोधित किया जाता है।

(xxiv) जैसाकि पहले बताया गया है, सितंबर 2006 में निर्धारित प्रचलित दरमान 30 सितंबर 2010 को समाप्त हो गया। चूंकि इस मामले में पारित आदेश की अधिसूचना की प्रक्रिया को कुछ और समय लग सकता है, जेएनपीटी के प्रचलित दरमान की वैधता पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक विस्तारित की गई मानी जाती है।

12.1 परिणामस्वरूप, और ऊपर बताए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में निम्नलिखित परिवर्तन अनुमोदित करता है :-

(i) अध्याय-1 की अनुसूची 1.2 (vii) (बी) में प्रदत्त वर्तमान धारा की निम्नलिखित से बदला जाता है:-

"दंड-ब्याज की दर 14.75% वार्षिक होगी। दंड -ब्याज-दर जेएनपीटी और पत्तन उपयोगकर्त्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगा। "

(ii) अध्याय -II- पोत संबंधी प्रभार की अनुसूची 2.5 के बाद प्रदत्त वर्तमान नोट 4 (बी) के नीचे निम्नलिखित प्रावधान डाला जाता है :-

"यदि पायलट निर्धारित समय पर सवार हो जाता है और किन्तु पोत निम्नलिखित कारणों में से किसी के भी कारण निर्धारित समय के बाद यात्रा आरंभ करता है तो पायलट के निर्धारित समय पर अथवा पायलट के पोत पर सवार होने के समय पोत का यात्रा आरंभ न कर पाना झूठा संकेत (फाल्स सिग्नल) परिभाषित किया जाता है।"

1. रस्सी आदि से बांधने एवं रीफर कंटेनरों की जाँच और दस्तावेजी कार्रवाई समेत अपूर्ण कार्गो प्रचालन
2. अपर्याप्त जीएम (मेटा सेंट्रिक हाइट)
3. मुख्य इंजन अथवा किसी अन्य मशीनरी का काम न करना जिससे पोत के लंगर खोलने के कार्य / यात्रारंभ में विलम्ब होता हो ।
4. पोत की प्रचालन / प्रहस्तन विशेषताओं के अनुसार पूरी बिजली न मिल पाना ।
5. पोत से संबंधित पत्तन को देय सभी देयताओं का निपटान न किया जाना ।
6. मूल वैध पत्तन निकासी पत्र (प्रस्थान अनुमति) पोत पर न होना ।
7. स्वास्थ्य निरीक्षण प्रमाण पत्र पोत पर न होना ।
8. पत्तन के अथवा सांविधिक नियमों, विनियमों और अपेक्षाओं का अनुपालन न कर पाना ।
9. पोत के न्यूनतम सुरक्षित मानव बल प्रमाण पत्र के अनुसार पूरा वार्षिक दल पोत पर न होना ।
10. वास्तविक ड्रॉफ्ट, घोषित ड्रॉफ्ट से अधिक होने के परिणामस्वरूप, पोत का यात्रारंभ रद्द किया जाना ।
11. दिशा सूचक यंत्र / उपकरण काम न करना ।

12.2 जेएनपीटी का संशोधित दरमान और सशर्तताएँ भारत का राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन के बाद प्रभाव में आएंगी और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी होंगी । प्रदत्त अनुमोदन इसके बाद स्वत: निष्प्रभावी हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित न किया जाए ।

12.3 जेएनपीटी के प्रचलित दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 से आगे पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक विस्तारित की गई मान ली जाती है ।

12.4 पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और की गई विभिन्न धारणाओं के आधार पर, जैसा विश्लेषण में बताया गया है, जेएनपीटी का प्रशुल्क निर्धारित किया गया है । यदि यह प्राधिकरण, प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी समय यह पाती है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों पर्याप्त रूप से भिन्न है अथवा यहाँ इसमें स्वीकृत परिकल्पनाओं से बहुत अधिक विचलन है तो वह इसके प्रशुल्क की समीक्षा हेतु और इस प्रकार की भिन्नताओं की वजह से मिले लाभ को संशोधित प्रशुल्क में पूरी तरह समायोजित करने हेतु निर्धारित कार्यक्रम से पहले एक प्रस्ताव दाखिल करने के लिए जेएनपीटी से कह सकता है ।

12.5 इस बारे में, जेएनपीटी से वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिन के भीतर उसी प्रारूप में वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता की रिपोर्ट प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है जिस प्रारूप में प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरणियाँ दाखिल की जाती हैं । रिपोर्ट के साथ, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के लिए कारण भी संलग्न किए जाने चाहिए । यदि दो लगातार तिमाही अवधियों के लिए वास्तविक एवं अनुमानों के बीच (+) (-) 20% भिन्नता / अंतर देखा जाता है तो प्राधिकरण (टैम्प / TAMP) पत्तन से निर्धारित समीक्षा से पहले अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने का आह्वान कर सकता है । यदि जेएनपीटी, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में असफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा हेतु अपनी ओर से एक पक्षीय कार्रवाई कर सकता है ।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

प्रपत्र 1(ए)

जमाहन स्नान पैरक स्थान भारत - दरमान का स्वायत्त संगठन

लगातार पांच की समेकित आय एवं व्यापार अवधारणी

(रु. लाख में)

क्र.सं.	ब्यौरा	भारतसरकार				सेल्फफाईनेंस द्वारा प्रस्तुत अनुमान			प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	प्रचालन प्राप्तियां										
	कंटेनर (टीईयू)	1,305,062	1,260,923	1,063,435	776,222	780,000	1,030,000	1,030,000	855,732	1,030,000	1,030,000
	वाहन लाईन संख्या (टनेज)	626,990	746,325	825,851	1,039,737	1,020,000	800,000	800,000	1,213,840	800,000	800,000
I	कुल प्रचालनीय आय										
	(i) कंटेनर प्रहस्तन आय	34316.32	31325.12	27241.55	21204.37	21849.60	28652.84	28852.50	23376.37	28136.92	28136.92
	(ii) बल्क प्रहस्तन आय	181.04	171.80	241.96	239.98	235.25	184.51	184.51	279.96	184.51	184.51
	(iii) समुद्री आय	15837.01	11920.51	14114.18	16017.37	15350.04	15865.00	16570.50	15967.61	16223.66	16945.16
	(iv) सम्पदा आय	8205.62	8724.33	9760.11	9678.76	9999.79	10333.06	10682.50	10001.34	10312.59	10635.53
	(v) बीओटी प्रचालकों से आय सावधि / राजस्व भाग से इतर	2207.01	2667.74	4310.54	5011.92	0.00	0.00	0.00	5011.92	5011.92	5011.92
	कुल - I	60747.00	54410.90	55468.46	52162.00	67633.68	86235.33	88288.24	54637.60	59869.60	60913.94
II	प्रचालनीय आय (मूल्य ह्रास)										
	(i) कंटेनर प्रहस्तन एवं भंडारण	12077.93	10558.15	11215.37	12115.62	13009.86	15671.47	17420.45	14004.05	15150.82	15674.23
	(ii) बल्क प्रहस्तन एवं भंडारण	265.47	338.14	349.83	357.84	385.96	372.61	417.94	345.27	303.13	314.57
	(iii) समुद्री गतिविधि	5242.88	5673.04	7263.13	8197.97	10152.80	11243.81	11864.61	8975.88	9794.43	10065.90
	(iv) सम्पदा गतिविधि	1912.67	2444.87	2640.30	2919.84	3386.45	3509.02	3770.72	3451.45	3570.15	3690.30
	(v) बीओटी प्रचालकों के लिए व्यय	1868.28	2475.03	4075.37	4121.18	0.00	0.00	0.00	4121.18	4121.18	4121.18
	कुल - II	21367.63	21489.23	25543.98	27712.95	27723.06	30666.71	33473.72	30897.81	32938.71	33865.18
III	मूल्य ह्रास	8114.28	8608.77	8899.49	9372.97	10072.65	11078.93	11367.43	9543.96	10533.63	11290.48
IV	प्रशासन एवं प्रशासनेत्तर प्रचालन व्यय	4535.90	8726.91	8794.78	8445.93	9050.62	9641.66	10568.90	9018.69	9350.36	9694.50
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) -(II)-(III)-(IV)	26729.09	17587.59	12430.21	6629.33	1986.95	3450.03	888.19	5196.94	7045.90	6059.88
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	887.72	890.64	3,521.45	1,847.92	23.67	24.56	25.45	394.62	394.62	394.62
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	1,220.04	742.63	6,618.69	2,578.93	3,546.92	3,680.29	3,816.66	3,730.43	3,870.69	4,016.23
VIII	एफएमआई- एफएमई (VII - (VII)	(432.31)	148.01	(3,097.24)	(728.11)	(3,523.25)	(3,655.73)	(3,793.16)	(3,335.81)	(3,476.07)	(3,621.61)
IX	न्यायिक एवं कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	26,296.38	17,855.60	9,332.97	5,902.44	(2,484.80)	2.30	(2,912.00)	1,861.13	3,569.83	2,438.27
X	न्यायिक पूंजी	54,239.93	60,669.88	60,275.03	46,465.72	84,604.36	85,245.78	77,790.16	54,448.67	60,615.14	51,267.77
	(i) व्यापारिक परिसम्पत्तियां	52587.51	52001.48	58607.44	46707.39	84,604.36	85,245.78	77,790.16	52780.25	58946.72	49599.35
	(ii) व्यापार सावधि परिसम्पत्तियां	1,668.42	1,668.42	1,668.42	1,668.42	0.00	0.00	0.00	1668.42	1668.42	1668.42
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	[illegible]	9,508.59	10,052.04	9,513.56	7,588.34	13,669.70	13,639.32	12,446.42	8,586.81	9,533.25	8,037.67
	(i) व्यापारिक परिसम्पत्तियां	9,385.13	9,920.73	9,377.19	7,487.53	13669.70	13639.32	12446.42	8,444.86	9,431.48	7,935.90
	(ii) व्यापार सावधि परिसम्पत्तियां	123.46	131.31	136.31	101.77	0.00	0.00	0.00	101.77	101.77	101.77
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	अपना उपयोजना	105.49%	93.95%	79.92%	80.91%	100.00%	100.00%	100.00%	87.54%	86.80%	86.80%
XIII	अपना उपयोजना के बाद सम्पत्तियां आस्तियां	9,508.59	10,052.04	9,513.56	7,588.34	13,669.70	13,639.32	12,446.42	8,586.81	9,533.25	8,037.67
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	16,787.79	7,803.56	(180.53)	(1,686.90)	(16,154.50)	(13,637.02)	(15,358.42)	[illegible]	(5,963.42)	(5,599.40)
XV	वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए कुल अधिशेष , 2011-12 से पांच वर्षों की अवधि में फैलाया गया / डिस्टॉरेंस		22,813.82							4,562.76	4,562.76
XVI	कुल शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रस्तुत अवधि के बाद					(16,154.50)	(13,637.02)	(15,358.42)	[illegible]	(1,400.66)	(1,036.62)

[illegible]

[illegible]

परिशिष्ट - बी

कंटेनर प्रचालन पत्तनों के लिए आय एवं व्यय प्राक्कलन

(रु. लाखों में)

क्रम सं.	मदें	वास्तविक				लेखापरीक्षित आय प्रस्ताव अनुमान			वास्तविक आय संशोधित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	चालान [टीईयू में]	1,305,062	1,280,923	1,063,438	770,222	780,000	1,030,000	1,030,000	855,732	1,030,000	1,030,000
I	कुल प्रचालनीय आय										
	(i) प्रहस्तन प्रभार	31567.22	28060.00	24438.67	19511.10	18847.12	26340.63	26340.63	21280.18	25624.67	25624.67
	(ii) भंडारण प्रभार	9822.55	1528.29	1699.30	1118.23	1123.67	1483.82	1483.82	1232.77	1483.82	1483.82
	(iii) रीफर विद्युत एवं प्रशीतन	9056.23	716.00	797.82	641.55	644.85	851.27	851.27	707.24	851.27	851.27
	(iv) कैर मानचित्रण कार्यों से आय	88.51	24.31	114.38	122.37	122.97	162.38	162.38	134.90	162.38	162.38
	(v) विविध कंटेनर आय	1.81	368.92	24.32	11.14	11.19	14.78	14.78	12.28	14.78	14.78
	(vi) सीआरटी प्रचालकों से आय वसूली / सरचार्ज माल से इतर	1293.78	1602.71	2286.46	2264.44	0.00	0.00	0.00	2350.04	2570.65	2622.63
	कुल - I	53698.08	32298.83	29328.03	23458.31	21548.80	28852.68	28852.68	25716.31	30707.57	30859.55
II	प्रचालनीय व्यय (मूल्यवर्ग एवं प्रोत्साहन)										
	(i) वेतन एवं दिहाड़ी	2738.90	3671.28	4806.87	5425.06	5867.57	6564.32	7388.16	6192.43	5425.25	6566.84
	(ii) विद्युत	734.52	888.29	729.50	949.41	981.01	1305.92	1535.51	1215.08	1517.52	1574.50
	(iii) ईंधन	994.33	900.85	790.57	584.10	756.17	1096.39	1208.23	782.53	977.31	1014.08
	(iv) मरम्मत एवं अनुरक्षण	20.20	86.77	137.02	383.90	378.50	456.62	472.96	386.02	456.62	472.96
	(v) अन्य	7588.00	4820.04	5049.41	4772.15	5398.56	6157.02	6347.52	5437.00	5774.92	5946.78
	(vi) सीआरटी अनुबंधों पर व्यय	1157.23	1368.84	2128.01	2118.46	0.00	0.00	0.00	2118.46	2118.46	2118.46
	कुल - II	13232.18	11800.04	13344.58	14232.10	13380.00	15579.47	17430.46	16130.63	17267.38	17780.71
III	मू.ह्रास	4288.44	4194.32	4410.38	4924.06	5734.20	5716.91	5843.48	4629.67	5771.96	5540.96
IV	प्रशासनिक प्रभार एवं सामान्य प्रचालन व्यय	2675.68	3586.60	4525.30	4340.18	4681.78	5147.46	5764.23	4701.44	4871.13	5247.70
V	प्रचालनीय अधिशेष / (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	15489.82	13275.95	7247.[illegible]	[illegible]	[illegible]	1346.[illegible]	-5115.[illegible]	-15.98	2697.[illegible]	908.[illegible]
VI	ब्याज एवं विविध आय (एफएमआई)	520.30	536.98	667.[illegible]	851.[illegible]	0.00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	202.40	[illegible]
VII	ब्याज एवं विविध व्यय (एफएमआई)	925.88	832.24	5534.45	2158.19	2935.51	3119.[illegible]	[illegible]	[illegible]	3283.84	[illegible]
VIII	एफएमआई-एफएमई (VI) - (VII)	(405.30)	2.94	(3,868.69)	(1,320.87)	(2,086.51)	(3,119.52)	(3,356.79)	(2,876.82)	(3,081.54)	[illegible]
IX	ब्याज एवं कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	15,086.52	13,278.79	3,384.9[illegible]	(1,[illegible]	(4,077.79)	(1,[illegible]	(4,[illegible]	(2,[illegible]	(384.28)	(2,150.[illegible]
X	स्थायीकरण पूंजी	26434.11	22730.68	21784.71	[illegible]	44117.83	[illegible]	44895.[illegible]	[illegible]	29620.47	24846.13
	(i) आवधिक परिसंपत्तियां	25434.11	22730.68	21784.71	19668.05	44117.83	49522.23	44895.[illegible]	[illegible]	29620.47	24846.13
	(ii) ब्याज लगती परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	आयोजित - अधिशेष आयोग	3815.12	3838.91	3466.56	2970.53	7058.85	7731.56	7148.06	3215.73	4739.27	3943.39
	(i) आवधिक परिसंपत्तियां	3815.12	3838.91	3485.56	2970.53	7058.85	7731.56	7148.06	3215.73	4739.27	3943.39
	(ii) ब्याज लगती परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	अवधि उपयोगिता	105.49%	93.95%	79.92%	80.91%	100.00%	100.00%	100.0[illegible]	82.54%	66.80%	66.80%
XIII	अवधि उपयोगिता के साथ समायोजित आयोजित	3,815.12	3,838.91	3,466.56	2,970.53	7,064.94	7,731.56	7,148.06	3,215.73	4,739.27	3,943.39
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	11,270.38	9,439.88	100.[illegible]	(4,290.10)	(11,070.85)	(9,533.23)	(11,000.36)	(6,207.38)	(8,123.53)	(6,074.30)
XV	विगत अधिशेष का समायोजन					0.00	0.00	0.00		2,340.29	2,296.56
XVI	कुल शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रस्तुत संशोधन के साथ					(11,070.85)	(9,533.23)	(11,000.36)	(6,207.38)	(2,783.24)	(3,777.74)

पश्चात्वर्ती

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास - प्रबन्धन का सामान्य संशोधन

पत्तन कार्यों प्रस्तावित पत्तनशुल्क के ब्लाक आय एवं लागत अवधारणी

: रु. पद लाख में :

क्र.सं.	ब्यौरा	वास्तविक				पोर्टफोलियो द्वारा प्रस्तुत अनुमान			प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	चालमात (टन में)	626.990	746.325	825.851	1,039.737	1,020,000	800,000	800,000	1,213,840	800,000	800,000
I	कुल प्रचालनीय आय										
	(i) पोताघाट शुल्क प्रभार	157.69	167.11	223.45	220.83	218.88	170.09	170.09	258.07	170.09	170.09
	(ii) भंडारण प्रभार	7.63	3.02	0.00	18.50	18.39	14.43	14.43	21.82	14.23	14.23
	(iii) विविध स्थल आय	15.76	1.67	18.53	0.23	0.00	0.00	0.00	0.27	0.16	0.18
	(iv) वीआरटी प्रचालकों से आय रॉयल्टी / राजस्व भाग से इतर	6.83	8.79	20.31	25.47	0.00	0.00	0.00	28.26	16.86	16.54
	कुल - I	187.87	180.59	262.29	265.03	235.38	184.51	184.51	308.22	201.37	201.05
II	प्रचालनीय लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर)										
	(i) वेतन एवं दिहाड़ी	124.67	126.11	96.17	106.50	117.19	128.87	154.23	121.56	126.13	130.68
	(ii) विद्युत	45.79	136.70	130.89	185.90	200.81	173.25	190.56	155.69	136.47	110.43
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत एवं अनुरक्षण	0.14	0.19	8.73	0.21	0.22	0.20	0.21	0.24	0.20	0.24
	(v) अन्य	94.67	103.19	114.22	65.33	67.78	70.26	72.93	67.76	70.33	72.97
	(vi) वीआरटी शुल्क/रॉयल्टी	25.43	43.33	66.43	62.53	0.00	0.00	0.00	62.53	62.53	62.53
	कुल - II	290.80	379.49	416.24	420.47	345.99	372.61	417.94	407.80	365.66	377.05
III	मूल्यह्रास	125.56	135.29	135.29	135.29	135.29	135.29	135.29	135.29	135.29	118.84
IV	पूंजीगत प्रभार एवं लाभांश / प्रतिलाभ	84.24	116.77	146.43	126.37	126.57	116.77	130.40	119.33	134.77	100.46
V	प्रचालनीय अधिशेष / (घाटा) (II-(II+III+IV)	-292.83	-448.30	-429.70	-417.10	-412.57	-440.16	-499.12	-354.20	-403.75	-347.32
VI	वित्त एवं विविध आय - एफएमआई	2.77	2.93	19.59	9.38	0.00	0.00	0.00	2.23	1.33	[illegible]
VII	वित्त एवं विविध व्यय - एफएमआई	33.14	19.94	[illegible]	43.65	59.00	61.23	63.52	62.97	64.69	[illegible]
VIII	एफएमआई - (VI-VII)	130.39	14.01	11.26	134.28	(59.00)	(61.23)	(63.52)	(60.74)	(63.36)	[illegible]
IX	ब्याज और कर से पहले अधिशेष (V + (VIII)	323.22	1462.31	2532.55	(451.36)	(471.57)	(501.38)	(562.64)	(414.94)	(467.11)	(452.89)
X	समायोजन पूंजी	725.95	664.67	526.54	330.72	771.34	634.94	503.44	217.14	99.21	[illegible]
	(i) समायोजन परिसंपत्तियाँ	725.95	664.67	526.54	330.72	771.34	634.94	503.44	217.14	[illegible]	[illegible]
	(ii) ब्याज संबंधी परिसंपत्तियाँ	[illegible]	[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	[illegible]	0.00
	(iii) समायोजित पोत परिसंपत्तियाँ	[illegible]	[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	[illegible]	[illegible]
XI	आरओसी - अधिकतम अनुमेय	104.02	136.29	84.25	57.92	123.42	101.59	80.57	34.74	15.87	[illegible]
	(i) समायोजन परिसंपत्तियाँ	104.02	136.29	84.25	57.92	123.42	101.59	80.57	34.74	15.87	[illegible]
	(ii) ब्याज संबंधी परिसंपत्तियाँ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	[illegible]	[illegible]
	(iii) समायोजित पोत परिसंपत्तियाँ	0.00	[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
XII	क्षमता उपयोगिता	105.49%	[illegible]	79.92%	60.91%	100.00%	100.00%	100.00%	67.54%	66.85%	[illegible]
XIII	क्षमता उपयोगिता के ब्लाक समायोजित आरओसी	108.89	106.39	84.25	52.92	123.42	101.59	[illegible]	34.74	15.87	[illegible]
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (IX-XIII)	(432.11)	(558.70)	1616.80)	(504.28)	(594.99)	(602.97)	[illegible]	(449.42)	(482.98)	(457.53)
XV	वित्त अधिशेष का समायोजन					0.00	0.00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
XVI	कुल शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रस्तुत अवधि के ब्लाक					(594.99)	(602.97)	(443.19)	(449.42)	(482.98)	(457.53)

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास - दरमान का सामान्य संशोधन

तटक सेवाओं प्रदत्तन के प्रति आय एवं लागत प्रारूपी

(रु. करोड़ लाखों में)

ब्यौरा	वास्तविक				प्राधिकरण द्वारा प्रस्तुत अनुमान			पर्यावरण द्वारा संशोधित अनुमान		
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
पोतों की संख्या	2 430	2,712	2 730	2,736	2,751	2,864	2,976	2 822	2,865	2 979
पोतों की जीआरटी (कारवान टी)	60.956	71,371	76 759	85,269	86 932	89,849	93 844	98 323	89 843	95 944
औसत जीआरटी	25088	26317	28117	31185	31600	31372	31534	31369	31361	31572
कुल प्रचालनीय आय										
i. पत्तन देयताएँ	3787.44	3904.91	3742.65	4317.04	4127.15	4275.99	4466.12	4309.04	4372.61	4567.05
ii. वायरेज	8548.38	5963.13	7189.99	8476.01	7885.38	8098.26	8455.35	8180.92	8281.31	8649.57
iii. बर्थ किराया	3415.72	2781.43	3099.74	3440.52	3297.18	3407.83	3559.34	3434.17	3484.83	3634.62
iv. अन्य आय	58.88	70.57	91.80	83.82	80.34	85.33	88.73	83.68	84.91	88.69
v. डीओटी (दालक) के कार्य लाइसेंसी/ राजस्व भाग से इतर	397.07	609.98	1184.65	1702.98	0.00	0.00	0.00	1614.04	1482.23	1515.23
कुल - I	16434.08	12530.18	15296.83	17720.33	15350.04	15865.08	16570.54	17601.85	17705.89	18464.33
प्रचालन व्यय (मूल्यह्रास छोड़कर)										
i. हैंडलिंग प्रभारी	397.99	492.72	588.96	623.00	685.30	755.83	902.16	711.42	797.86	765.00
ii. [illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
iii. [illegible]	908.60	878.34	824.10	822.48	922.38	1248.66	1204.62	885.98	903.06	1011.15
iv. [illegible] अनुरक्षण	77.35	181.34	66.97	117.45	123.05	129.84	137.80	124.19	128.64	137.93
v. [illegible]	1137.05	989.50	2235.82	2446.07	2536.34	2633.47	2732.49	2541.33	2636.86	2736.73
vi. [illegible]	2722.02	3331.14	3545.26	4188.97	5863.82	6677.81	6887.33	4713.24	4336.79	5415.26
vii. डीओटी [illegible] पर व्यय	502.34	757.47	1378.75	1432.10	0.00	0.00	0.00	1432.10	1432.10	1432.10
कुल - II	5745.22	6630.51	8641.88	9630.07	10152.88	11245.61	11864.61	10407.96	11226.53	11498.00
[illegible]	2490.30	2566.85	2617.82	2605.81	2359.35	2340.85	2358.36	2669.46	2813.75	2823.30
[illegible] पर्याप्त एवं [illegible] व्यय	1270.45	2042.93	2853.00	2758.00	[illegible]	[illegible]	1932.31	2831.62	2965.82	[illegible]
[illegible] (I-II)+(III)+(IV)	6928.08	1299.09	1228.08	2716.47	-175.15	-952.52	-1004.70	1632.81	669.81	1092.23
[illegible]	246.15	203.61	187.77	627.89	23.87	24.56	25.48	127.02	116.71	[illegible]
[illegible]	274.00	142.49	805.37	324.69	461.46	478.84	496.84	441.29	457.80	472.98
[illegible]	133.90	61.12	162.46	333.46	(437.81)	1454.28	1471.36	314.21	341.09	[illegible]
[illegible] और कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	6,834.18	1,351.21	1,391.49	3,019.45	(612.96)	(1,306.80)	(1,478.98)	1,318.60	328.72	744.96
[illegible]	13756.16	11898.79	9372.76	5952.26	10016.00	7886.94	5735.57	4931.71	2668.43	315.30
[illegible]	13756.16	11898.79	9372.76	5952.26	10016.00	7886.94	5735.57	4931.71	2668.43	315.30
[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
[illegible] अनुपात	2083.42	1902.20	1499.65	952.36	1602.56	1261.91	917.69	789.07	426.95	50.45
[illegible]	2083.42	1902.20	1499.65	952.36	1602.56	1261.91	917.69	789.07	426.95	50.45
[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
[illegible]	105.49%	93.95%	79.92%	60.51%	[illegible]	100.00%	100.00%	67.54%	66.00%	[illegible]
[illegible] निवल अधिशेष	2,083.42	1,902.20	1,499.65	952.36	1,602.56	1,261.91	917.69	789.07	426.95	50.45
[illegible]	4,630.76	(550.99)	(108.16)	2,067.09	(2,215.52)	(2,568.71)	(2,393.75)	529.53	198.23	694.41
[illegible]					0.00	0.00	0.00		1,349.40	1,383.00
[illegible] अधिशेष / (घाटा)					(2,215.52)	(2,568.71)	(2,393.75)	529.53	1,251.17	2,077.41

जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह न्यास: बंदरगाह शुल्क संशोधन

परिशिष्ट-I(ई)

संपदा राजस्व के प्रवाह आय एवं लागत प्रक्षेपणी

क्र.सं.	मदें	वास्तविक				बोर्ड द्वारा प्रस्तुत अनुमान			(लाख रु. में) प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	अवसंरचना (टीईयू में)	1,305,062	1,260,923	1,053,435	776,222	780,000	1,030,000	1,030,000	855,732	1,030,002	1,030,000
I	कुल प्रचालनीय आय										
	(i) भूमि पर किराया	4812.55	4990.35	5828.68	5633.09	5745.71	5660.63	5977.84	5745.71	5660.63	5977.84
	(ii) भवनों पर किराया	252.56	252.19	253.45	312.54	318.79	325.17	331.67	318.79	325.17	331.67
	(iii) बस्तियों से किराया	19.39	19.22	20.74	18.94	19.32	19.71	20.10	19.32	19.77	20.10
	(iv) विद्युत प्रभार की वसूली	245.16	277.22	336.48	374.44	411.88	453.07	498.38	411.88	427.37	443.64
	(v) जल प्रभार की वसूली	114.93	120.58	154.75	68.14	68.14	68.14	68.14	70.70	73.36	76.12
	(vi) विविध सम्पदा आय	27.25	5.57	8.53	6.38	6.38	6.38	6.38	6.38	6.38	6.38
	(vii) लिटिगेशनीएस से पट्टा किराया	2933.75	3050.21	3148.04	3265.29	3428.55	3599.98	3779.98	3428.55	3599.98	3779.98
	(viii) कैप्टिव प्रचालनों से आय रायल्टी / फजरव आय से इतर	309.36	446.36	819.23	1029.00	0.00	0.00	0.00	1009.65	942.18	953.53
	कुल - I	8514.84	9170.70	10570.31	10707.83	9998.78	10233.08	10683.50	11011.82	11254.77	11589.06
II	प्रचालनीय लाभ (मुख्यतल लेखाकन)										
	(i) वेतन एवं दिहाड़ी	21.54	37.72	102.69	37.77	41.56	45.70	54.70	43.11	44.73	46.42
	(ii) विद्युत	594.42	522.76	603.28	944.35	1036.78	1142.66	1256.93	1061.29	1121.91	1184.05
	(iii) मरम्मत एवं अनुरक्षण	185.69	379.11	633.55	554.46	575.31	596.94	619.38	575.31	596.94	619.38
	(iv) अन्य	1131.06	1511.29	1220.81	1363.26	1729.78	1763.72	1806.76	1751.78	1806.57	1863.41
	(v) कैप्टिव टैंकों पर खर्च	183.28	315.32	531.21	510.07	0.00	0.00	0.00	510.07	510.07	510.07
	कुल - II	2096.19	2760.19	3141.51	3429.91	3385.40	3568.62	3770.73	3941.52	4080.22	4243.33
		2096.19	2760.19	3141.51	3429.91	3385.40	3568.62	3770.73			
III	मूल्यह्रास	1288.96	1712.30	1775.99	1807.78	1873.81	1877.88	1880.33	1808.34	1812.93	1816.19
IV	प्रावधियों प्रभार एवं सामान्य प्रशासन आय	526.23	1008.27	1278.98	1211.25	1277.02	1252.33	1331.92	1306.30	1279.06	1301.51
V	प्रचालनीय अधिशेष / (घाटा) (II)-(III)-(IV)	4882.65	3991.94	4382.63	4258.84	3482.56	3533.98	3680.51	3833.88	4082.56	4247.98
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएचआई)	124.43	149.02	669.23	379.41	0.00	0.00	0.00	79.50	74.16	*5.00
VII	वित्त एवं विविध आय (एफएचई)	87.14	50.56	169.44	55.39	20.62	21.71	22.53	64.36	64.27	65.87
VIII	एफएचआई-एफएचई (VI) - (VII)	37.29	98.06	499.79	324.02	(20.62)	(21.71)	(22.53)	15.15	9.91	9.21
IX	ब्याज और कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	4,930.94	3,790.90	4,882.61	4,582.86	3,461.94	3,512.14	3,678.98	3,849.01	4,082.47	4,277.20
X	सम्पदाओं पूंजी	24319.72	28385.53	28591.75	23616.70	23899.16	28401.64	26875.62	29201.51	28227.04	26306.34
	(i) व्यापारिक परिसम्पत्तियाँ	22651.30	26717.11	26923.37	21948.28	22232.74	26734.22	25208.20	27533.08	26558.62	24637.92
	(ii) व्यापार सम्बंधी परिसम्पत्तियाँ	1668.42	1668.42	1668.42	1668.42	0.00	0.00	0.00	1668.42	1668.42	1668.42
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	सम्पदाओं अवक्षयण अनुपूरक	3521.16	4405.54	4444.05	3613.50	4783.87	4544.26	4300.10	4507.07	4351.15	4043.64
	(i) व्यापारिक परिसम्पत्तियाँ	3397.69	4274.74	4307.74	3511.73	4783.87	4544.26	4300.10	4405.29	4249.36	3942.07
	(ii) व्यापार सम्बंधी परिसम्पत्तियाँ	123.46	131.81	136.31	101.77	0.00	0.00	0.00	101.77	101.77	101.77
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	अपेक्षित उपयोगिता	105.49%	93.96%	79.92%	80.91%	100.00%	100.00%	100.00%	87.54%	88.80%	85.90%
XIII	अवसंरचनीय अवक्षयण अनुपूरक	3,521.16	4,405.54	4,444.05	3,613.50	4,783.87	4,544.26	4,300.10	4,507.07	4,351.15	4,043.64
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	1,118.78	(614.64)	438.56	969.36	(1,342.93)	(932.12)	(623.12)	(658.06)	(268.68)	233.56
XV	विगत अधिशेष का समायोजन					0.00	0.00	0.00		857.75	857.75
XVI	कुल शुद्ध अधिशेष / (घाटा) पुनर्मूल्यांकन के बाद					(1,342.93)	(932.12)	(623.12)	(658.06)	589.07	1,191.44

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 18th March, 2011

No. TAMP/53/2007-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for review of its tariff approved in September 2006 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/53/2007-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust .... **Applicant**

ORDER

(Passed on this 18th day of February, 2011)

This case relates to the review of the tariff of Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) approved in September 2006.

2.1. The Scale of Rates of JNPT was last revised in September 2006 vide Order dated 28 September 2006. Since there was a significant variation between the actual container traffic for the year 2006-07 and the estimated traffic for the year 2006-07 relied upon by this Authority during the general revision of tariff of JNPT in September 2006, this Authority decided to review the tariff fixed for the container handling activity at JNPT ahead of schedule and advised JNPT to file a tariff proposal for all the activities at JNPT before 31 March 2008.

2.2. Considering the difficulties expressed by JNPT to file the proposal before the stipulated date of 31 March 2008, further extension of time upto 30 September 2008 to JNPT to file its tariff proposal.

2.3. Subsequently, the JNPT stated that it has formulated the tariff revision proposal and it is to be approved by the port's Board of Trustees before the proposal is submitted to this Authority. Since the JNPT Board meeting for the month of September 2008 was scheduled to be held in October 2008 and keeping in view any suggestion that may come up during deliberation in the Board meeting, the JNPT sought an extension of time upto 31 October 2008 to furnish its tariff proposal. This Authority acceded to the request of JNPT and granted an extension of time upto 30 October 2008 to JNPT to file its tariff proposal.

3. In this backdrop, the JNPT filed its tariff proposal on 29 October 2008. However, the JNPT did not furnish the proposed draft Scale of Rates, on the ground that since the increase in the rates proposed by the port may or may not be accepted by this Authority, it would furnish its draft scale of rates after the TAMP gives its decision. Since Clause 3.2.4. of the tariff guidelines of March 2005, *inter alia*, stipulates to circulate the revised proposed tariff to the users, it was not felt worthwhile to circulate an incomplete proposal without the proposed draft Scale of Rates to the users. Accordingly, we had requested JNPT, among other things, to furnish its proposed draft Scale of Rates. After reminders, the JNPT furnished the proposed draft Scale of Rates in December 2008.

4.1. The main points made by JNPT in its proposal dated 29 October 2008 as seen from the documents attached to the proposal are summarised below:

(i). The actual traffic for the years 2006-07 and 2007-08 and the projected traffic for the years 2008-09 to 2011-12 are given below:

Years	Container Traffic (In Lakh TEUs)	Cement & Bulk cargo (In Lakh Tons)	Vessels	
			Traffic	Total GRT (In millions)
2006-07	13.05	6.27	2430	60.95
2007-08	12.61	7.44	2712	71.37
2008-09	12.25	6.75	2515	70.25
2009-10	12.25	6.75	2486	68.16
2010-11	12.25	6.75	2535	69.68
2011-12	12.25	6.75	2603	71.98

(ii). Income from the BOT operators has not been considered as the same is intended to be transferred to an escrow account for making capital expenditure as per the tariff guidelines.

(iii). The amount transferred so far to the Escrow account (being 100% of the royalty/ revenue share) is as follows:

Year	Amount (Rs. in Crores)
2005-06	79.00
2006-07	190.00
2007-08	336.00
Total	**605.00**

Rs.605 crores already set aside in the Escrow account together with future transfers to Escrow account is expected to take care of the expenditure on capital dredging and other projects not included in the capital expenditure projections.

(iv). An amount of Rs.1200 crores approximately proposed to be incurred on capital dredging in future has not been considered as capital expenditure for the purpose of Return on Capital Employed (ROCE), as the same is intended to be set-off against transfer made in Escrow account.

(v). The capital expenditure to be incurred as per the Annual Plan approved for the year 2008-09 by the Ministry and projections for 2009-10, 2010-11 and 2011-12 are as follows:

Year	Capital Expenditure (Rs. in Crores)
2008-09	175.17
2009-10	352.02
2010-11	405.43
2011-12	389.68
Total	1322.30

(vi). As communicated by TAMP, ROCE @ 16% and inflation factor of 4.6% have been considered in the tariff proposal. However, the trustees of JNPT in the Board meeting, were of the opinion that the inflation factor of 4.6% is not in line with the real conditions prevailing in the current year and hence opined that a higher percentage should be allowed by TAMP while processing the JNPT proposal. An exchange rate of Rs.40.27 per US$ being the average exchange rate prevalent during 2007-08 is considered in the tariff proposal.

(vii). Change of the status of the port from an industrial consumer to a service consumer by the Maharashtra State Electricity Board (MSEB) has resulted in an increase in the average power tariff for the port as the concessional rates applicable for the industrial consumer are not available. This has been considered for estimating the power expenditure.

(viii). Provisions have been made for the arrears of wage revision due for the employees from 1 January 2007, 13.5% interim advance on pre-revised basic pay from 1 January 2007 to 30 June 2008. Salaries of CISF personnel deployed at JNPT are also due for revision from 1 January 2006. Therefore, provision of 25% increase has been made for past years and annual escalation thereafter for normal increment, DA, etc.

(ix). No new BOT operations are proposed to commence till the year 2011-12.

(x). Certain dry bulk cargo like cement, steel coils are handled at Shallow Water Berth (SWB). It is proposed to mechanise SWB by installing Rail Mounted Quay Cranes (RMQC) on hire basis. Once it is mechanized, the scope for handling dry bulk cargo (mainly cement) will further reduce. Therefore, no increase in wharfage of general cargo is proposed. Since the prices of cement, steel coils are price sensitive and have an inflationary impact on the economy, it is proposed that no change be effected in the rates of general and dry bulk cargo.

(xi). 2 nos. of RMQC's will be taken on hire from 2009-10 for handling containers at SWB at a fixed rate of Rs.510/- per TEU and this will involve an expenditure of Rs.6.89 crores per annum. Provision has also been made for fuel escalation, higher rates upon renewal, and better housekeeping.

(xii). All cranes and floating crafts procured in 1989 are expected to be replaced. Capital expenditure projections have been made accordingly.

(xiii). JNPT intends to hire 2 additional tugs and pilot launches from 2009-10 onwards, apart from the existing fleet of owned and hired floating crafts, to meet increased demand of vessel traffic at JNPT. The financial implication in this regard has been considered from April 2009 onwards.

(xiv). With regard to the Estate related charges, a Committee headed by Chairman (JNPT) has been formed for fixation of tariff as per the Land policy guidelines. Pending submission of the report by the Committee, it is proposed that the estate related charges are left untouched in the present exercise.

Moreover, the estate related in come mainly comprises of income from land leased to tank farm allottees. Any revision in tariff will not have any bearing, as there is a separate agreement for each allotment. With reference to the portion left out, it is not a significant portion of the estate related income.

4.2. The financial position reflected in the Cost statement furnished by JNPT is as follows:

Sr. No.	Activity	Operating Income at existing tariff (Rs. in Crores)				Net Surplus/ Deficit after Return (Rs. In Crores)				% Increase required in existing tariff
		2009-10	2010-11	2011-12	Total	2009-10	2010-11	2011-12	Total	
1	Cargo*	312.78	312.94	313.08	938.80	-41.22	-105.23	-146.06	-292.51	31.16%
2	Vessel	113.85	116.38	120.22	350.45	-49.86	-47.82	-45.71	-143.39	40.92%
3	Estate	91.99	94.74	97.60	284.33	-20.64	-37.08	-61.55	-119.27	41.95%

* Cargo activity includes the Container activity also.

4.3. The proposal of the JNPT is for an increase of 18% in the container tariff and an increase of 49% in the Vessel related charges. The additional revenue estimated on account of the proposed tariff increase is Rs.338.85 Crores for the years 2009-10 and 2011-12.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal from the JNPT was forwarded to the Nhava-Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL), Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) and also to the concerned user organizations including additional users suggested by the JNPT for their comments. The comments received from the various user / user organisations were forwarded to JNPT for its comments. The JNPT vide its letters dated 19 March 2009 and 21 April 2009 has furnished its comments.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested to furnish additional information / clarifications. The JNPT has furnished its reply. A summary of the queries raised and the clarifications furnished by the JNPT are tabulated here below:

Sr. No.	Queries raised	Reply of JNPT
(A).	General:	
(i).	JNPT to furnish a copy of the Minutes of the meeting of the Board of Trustees of JNPT in which the proposal of JNPT for review of its tariff was considered.	JNPT has furnished a copy of the minutes of the Board of Trustees of JNPT. The Board has approved the proposal of JNPT for 18% increase in container tariff and 49% increase in vessel charges.

(ii).	The JNPT to furnish the details as required at Sl. No. 2, 3, 4 and 8 of Form 1 as per the format prescribed in the tariff filing form for Major Port Trusts.	[JNPT has stated that it has already furnished the details in the proposal. But, no details are found.]
(iii).	The estimates of operating cost for the port as a whole for the year 2008-09 is generally found to be on a higher side as compared to the actuals for the year 2007-08. The estimated salary & wages cost, power cost, fuel, dredging expenses and repairs and maintenance expenses are higher by 23%, 82%, 49%, 62% and 33% respectively. JNPT to furnish the actual traffic and income / expenditure for the period April 2008 – December 2008 in the cost statement in the prescribed format for all the activities/ sub-activities. The estimates for the year 2008-09 to be adjusted accordingly with corresponding changes in the estimates for the succeeding years for all the activities/ sub-activities.	Our present system does not support preparation of quarterly cost sheet. However table paper on quarterly financial performance as presented to the board is enclosed. Actuals for financial year 2008-09 shall be furnished as soon as accounts closing work is complete. [The Table paper shows the comparative position of provisional financial results of the period April 2007 to December 2007 and April 2008 to December 2008].
(iv).	The Form 7 furnished by JNPT contains comparison of actuals with estimates for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08. The JNPT to include in Form 7, a similar comparison for the year 2008-09.	Refer (iii) above.
(v).	The JNPT has not indicated the productivity levels to be maintained for various operations/ services. The JNPT was advised vide Paragraph no. 15(xxviii)(a) of the earlier Order dated 28 September 2006 to make a beginning to evolve productivity levels for various operations / services. The JNPT to furnish details of the productivity levels for various operations / services. In this regard, Clause 6.8 of the tariff guidelines of 2005 be referred to.	The productivity level of JNPT will be recalculated on completion of various projects for moderation after procurement of equipments and on its commissioning.
(vi).	The JNPT to furnish break up of details of income receivable from the Concessions granted (and to be granted), (royalty/ revenue share and lease rentals receivable) for the years 2008-09 to 2011-12.	Details have been already furnished in Form-9, however duplicate copy is furnished. (summary of Escrow Account furnished by JNPT is tabulated below: (Rs. In Crores)

Particulars	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12
	Actls	Actls	RE/BE	Projtn	Projtn	Projtn
Royalty / Revenue Share (as the case may be) from						
NSICT	111.19	168.85	215.34	185.55	205.46	240.35
GTIPL	72.45	160.72	168.83	208.52	219.35	224.08
BPCL	6.21	6.29	7.65	7.94	7.94	7.94
Total	189.85	335.66	391.82	402.01	432.74	472.37
Surplus labour if any is				NIL		
Cost of Surplus labour on account of privatization is					NIL	
Royalty / revenue share applied to meet cost of surplus labour						NIL
Transfer to escro a/c	189.85	336.00	392.00	402.00	433.00	472.00
O/p. Bal in escro a/c	269.00	605.00	997.00	1399	1232	1304

		Invst. From escro a/c. for creation / modrn of port infra: - - - 600 400 200 Fin. Invt frm escro a/c (TDR with bank): 269 605 997 799 832 1104 Clog bal in escro a/c: 269 605 997 799 832 1104 [JNPT has not furnished the details of lease rental receivable from the concessions granted. JNPT has also not taken into account the royalty / revenue share received from the private CFS operator at JNPT]
(vii).	With reference to manning scale, the JNPT has stated that it is operating within its sanctioned strength. It may be noted that a major port trust should take necessary action to regularly adjust manning scale for different operations as stipulated in Clause 2.6.2 of the tariff guidelines of March 2005. The JNPT to state the steps taken in this regard.	The report is being examined & under consideration.
(viii).	The JNPT to furnish separate Cost statements for the Other Cargo handled/ estimated to be handled during the years 2006-07 to 2011-12.	Other cargo handled is Cement which is included in Bulk activity. Cost estimate has been provided as per the cost statements.
(ix).	The JNPT is requested to furnish separate Cost statements for the containers handled at Main Container Berth and Shallow Water Berth for the years 2006-07 to 2011-12.	Cost statement 1(c) relates to main container berth and 1 (b) relates to Shallow water berth. The cost of handling containers at shallow water berth has been included in statement 1(c) and segregation between main berth and shallow water berth is not possible.
B.	**Financial/Cost Statement:**	
1.	**Capacity:**	
(i).	The JNPT has reported the designed capacity of the bulk berth at 1.20 million tonnes and of the container berth at 15 million tonnes. The JNPT is requested to furnish detailed computation to determine the designed capacity as required as per Note 2 to Form 2A of the tariff filing forms prescribed for Major Port Trusts. The designed capacity of the container berth may also be expressed in terms of number of TEUs.	JNPT has furnished computation of quay capacity of main berth and quay capacity of shallow water berth and yard capacity. **Quay capacity** (Main berth) 1.02 million TEUs (Shallow water berth with ship gears) 0.08 million TEUs Total quay capacity 1.10 million TEUs [Quay capacity of main berth is based on 8 no. quay cranes and 16.20 moves per hour per crane for 360 days at 70% utilization. Computation of quay capacity for Shallow Water Berth has not been furnished]

Yard Capacity

JNPCT Yard	Area (In SqM)	Ground Slots (In No)	Stacking Capacity (In TEUs)	Remarks
Gravel Bed	96000	2688	7525	4 high stacking
Import Yard	69000	1584	4425	4 high stacking
Reefer Yard	20000	184	280	2 high stacking
ICD Yard	46000	1172	2461	2 high stacking
Empty Cont. yard	31000	775	1550	2 high stacking
ODC Yard	4400	85	85	1 high stacking
Total (1)	266400	6488	16326	
Private Yard for Export (2)	100000	1925	4041	3 high stacking
SDB Yard (3)	36000	640	1920	3 high stacking
Yard prop. Under Ph-1 Near SDB (4)	65000	1250	3750	3 high stacking
Grnd Total (1+2+3+4)	467400	10303	26037	

(The stacking capacity furnished by JNPT does not appear to be the annual yard capacity)

(ii).	The JNPT to determine and furnish with workings, the standard capacity for the main container berth and shallow water berth separately following the formula and parameters prescribed in the February 2008 tariff guidelines for calculation of optimal capacity. The capacity utilisation at main container berth and shallow water berth to be justified with reference to the standard capacity so determined.	Since these guidelines are applicable to new BOT projects, the workings have not been carried out.
2.	**Traffic:**	
(i).	JNPT to confirm whether the traffic projections for the years 2008-09 to 2011-12 are in line with the projections in the 5 year / annual plan and the current / expected growth as stipulated in clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines.	The traffic projections submitted are in line with current trends observed and are within achievable limits.
(ii).	The JNPT has handled around 302 vehicles and 1052 vehicles during the year 2006-07 and 2007-08 respectively. The reason for not projecting any vehicle traffic during the years 2008-09 to 2011-12.	JNPT is basically a container terminal. Vehicle traffic in 2006-07 and 2007-08 is negligible compared to total traffic. In future there may not be any scope for handling car carrier vessel.
(iii).	(a). The reason for projecting cement throughput during the years 2008-09 to	JNPT being basically a container terminal and with the projected container traffic the wharf

	2011-12 by around 9% less as compared to the actuals for the year 2007-08.	allocation for cement vessels shall be reduced. Hence less cement throughput has been considered.
	(b). The JNPT has projected cement throughput at 6,75,000 tonnes for the year 2010-2011 in the cost statement. However, the JNPT vide its letter No.JNP/Fin/TAMP/2008/113 dated 24.11.2008 has projected the cement throughput for the year 2010-2011 at 6,57,000 tonnes. JNPT to clarify the reason for difference.	This may be read as 6,75,000 tonnes.
(iv).	The JNPT to furnish the detailed breakup of the total container traffic into Foreign, Coastal and Transhipment and further divided into loaded, empty and Reefer as required as per Form 2A of the tariff filing forms prescribed for Major Port Trusts.	[The actuals for the period April'08 to Dec'08 furnished by JNPT are for Empty, FCL and LCL containers in the category of Export, Import, Restow and transhipment containers]
(v).	(a). The container traffic for the year 2008-09 may be updated with actuals for the period April 2008 to December 2008 with corresponding change in the estimates for the subsequent years.	No change is required for future years.
	(b). The reason for drop in the projected volumes of container traffic around 3% for the year 2008-09 to 2011-12 as compared to the actual container traffic for the year 2007-08.	The actual traffic for the year 2007-08 was related to boom in Indian economy and corresponding EXIM trade. Considering, commissioning of various container handling facilities in near future within the country and keeping in view the designed capacity of the port, practicable projections have been made.
	(c). The reasons for not projecting any growth in container traffic during the years 2008-09 to 2011-12.	
(vi).	The actual number of vessels as given at Sl. No. V of Form 2A is 2430 and 2712 vessels for the years 2006-07 and 2007-08 respectively. The number of vessels as given in the Administration Report of JNPT is 2754 vessels and 3119 vessels for the corresponding period.	The no. of vessels included in Form 2A are cargo vessels only. Administration Report includes barges also for statistical purpose, which are not significant from the point of revenue generation.
(vii).	(a). The reason for drop in the projection of number of vessels for the years 2008-09 to 2011-12 as compared to the actual number of vessels during the year 2007-08.	Reason for drop in projection in no. of vessels is due to drop in projected container traffic of JNPCT and NSICT.
	(b). The projection of vessel traffic is based on the actual vessel traffic for a period of five months from April 2008 to August 2008. The vessel traffic for the year 2008-09 may be updated with actuals for the period April 2008 to December 2008 with corresponding change in the estimates for the subsequent years.	Details of Vessel traffic for period Apr-2008 to Jan-2009 are furnished. JNPT container vessels 600 NSICT container vessels 638 GTIPL container vessels 779 BPCL Tanker vessels 367 Dry bulk vessels 52 General vessels 7 RORO vessels 9 Barges JNP 82 NSICT 46 GTIPL 112 240 --- **Total** **2692** ---

3.	**Operating Income:**	
(i).	The JNPT has considered the average exchange rate of Rs.40.25 per US $ reportedly prevailing during 2007-08 for estimation of income arising from the dollar denominated tariff. The JNPT to update the estimates with reference to the prevailing exchange rate level with suitable provisions in future projections for exchange rate fluctuations.	The estimation is based on the average of actuals for the FY 2007-08 and are reasonable for forecasting purpose which can not in any case be predicted with certainty based on current volatile trends.
(ii).	Note 3 to Form 2B of the tariff filing forms prescribed for major port trusts requires the operator to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic at existing Scale of Rates and proposed Scale of Rates. However, no such computation has been furnished by JNPT. JNPT may furnish detailed computation of income for the revised estimates of traffic at the existing Scale of Rates as well as the proposed Scale of Rates with reference to the new facilities to be made available for the years 2008-09 to 2011-12 for all the activities/ sub-activities.	Form - 2 B already provided includes detailed computation of income under existing and proposed scale of rates. [The information earlier provided by JNPT in Form-2B is the consolidated position at the existing tariff and at the proposed tariff for the year 2009-10 to 2011-12 with break-up for container handling income, vessel related income, storage estate rentals and then no computation is furnished to show how the income has been calculated]
(iii).	This Authority vide Order dated 28 June 2007 approved the proposal of JNPT to levy an additional amount of Rs. 400 per TEU with retrospective effect from 15 February 2007 towards Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) of ICD containers moved by rail at the terminals of JNPT. Though the JNPT has stated vide its letter dated 24 November 2008 that it has included the income arising out of ITRHO and expenditure on account of ITRHO has been considered in the cost statement, the details are not available in the cost statement, in the absence of workings. The JNPT was advised vide our letter No.TAMP/23/2007-JNPT dated 21 January 2009 to de-link the ITRHO levy from its general revision proposal and file a separate proposal for a common rate for ITRHO. In this context, the JNPT to furnish the additional income accrued to it and the expenditure incurred relating to ITRHO during the year 2007-08 and in the estimates for the subsequent period, separately.	It is forming part of the overall income under container handling charges and expenditure on hire of equipments under container handling charges which are separately available.
(iv).	The JNPT to furnish the dwell time analysis, based on which it has estimated the storage income, as required under Note 1 to Form 2B.	Dwell time has been considered constant to the existing level and has been adjusted with respect to traffic.
(v).	The reason for not considering Royalty / Revenue share received/ receivable from the Licence granted for operation of JNPT CFS and Buffer Yard, for transfer to the Escrow Account.	The Licence granted for operation of JNPT CFS and Buffer Yard is not a BOT contract but operation of existing facilities. Hence such revenue has been considered under operating income and not under BOT income.

(vi).	The items along with their value considered in the actual / estimates of income under the head 'others' to be listed out for all the years under consideration.	The items considered under head "others" have been disclosed in Form 2 B alongwith their values.
(vii).	The estimated rental income on buildings for the year 2008-09 to the year 2011-12 is lower as compared to the actuals for the years 2006-07 and 2007-08.	In case of actuals 2006-07 and 2007-08 rent from quarters allotted to users has been inadvertently grouped under rent from buildings.
(viii).	As per Appendix – VI to the license agreement between JNPT and GTIPL the land rentals payable by GTIPL to JNPT will be as per the prevailing Scale of Rates of JNPT from time to time. The Scale of Rates of JNPT approved in September 2006 stipulates 2% escalation per annum in lease rental from 24 February 2004, the date of announcement of the revised Land Policy Guidelines. In this backdrop, the reason for estimating the lease rent from GTIPL by applying an escalation factor of 4% per annum.	As per agreement the lease rentals are to be escalated by 5% p.a. every year. Hence 2% has not been considered.
4.	**Operating Cost (Port as a whole):**	
(i).	The details of the expenditure furnished in Form - 3B is incomplete. The JNPT to furnish a revised Form - 3B giving all the relevant information with workings.	The details of expenditure are available in the profitability statement as well as the cost statement provided alongwith the tariff proposal. [Profitability statement does not show the workings for estimated power cost and fuel cost]
(ii).	The annual accounts for the years 2006-07 and 2007-08 reports income under "other charges" arising from BOT contracts and also the relevant expenditure. In this regard, JNPT to furnish / clarify the following:	The other charges include electricity, water and shared cost of CISF recovered/provided from/to the BOT operators.
	(a). The items of income and expenditure considered under "other charges".	
	(b). The treatment given in the cost statements to account for the said income and expenditure.	Such items of income and expenditure have been excluded in the cost statements.
(iii).	Salary and Wages: (a). The JNPT has stated that it has made provision towards wage revision arrears due for employees of the port with effect from 1.1.2007. The JNPT has already been allowed 15% increase in wage cost towards provision for wage revision for the period from 1 January 2007 to March 2009 in the last revision of the Scale of Rates of JNPT vide Order dated 28 September 2006. The JNPT to intimate the treatment given to the provision in the cost statement along with workings.	Since the revision is due from 01.01.2007 only, the provision is only for 2007 onwards. There is no double counting under this head.
	(b). The JNPT has furnished salary and wages cost in Form – 3B for a given number of employees for all the years under consideration. The Salary and wage cost shown in Form -8 for the	The Salary and wages cost in Form-8 also includes incentive, retirement benefits and other welfare expenses. Statement of reconciliation is furnished.

	same number of employees is found to be on a higher side as compared to the manpower cost in Form -3B.	
(iv).	Dredging Cost: (a). In Form -3B, the JNPT has shown the actual dredging cost for the year 2007-08 at Rs.989.50 lakhs. However, the dredging cost shown under the head of 'Port & Dock Expenditure' in the Annual Accounts for the year 2007-08 is found to be at Rs.993.85 lakhs.	Form 3B shows direct cost of dredging activity. However Port and Dock expenditure under Annual Accounts includes overheads related to dredging and marine survey activity.
	(b). The estimated dredging expenditure for the year 2008-09 is found to be considerably higher at around 62% as compared to the actual expenditure for the year 2007-08 and this expenditure is further escalated by 6.25% each in the subsequent years. The estimated dredging cost to be justified with detailed workings for the years 2008-09 to 2011-12.	Certain works pertaining to FY 2007-08 got spilled over to 2008-09 and hence expenditure on higher side in that year. There after upto 2011-12 expenditure is kept constant at Rs. 17 crores.
(v).	Repairs and Maintenance: The repairs and maintenance cost estimated for the year 2008-09 is found to be higher by around 35% as compared to the actual for the year 2007-08. JNPT to justify the estimates for the year 2008-09.	This is due to taking over of container handling equipments from the lessor and increased repair and maintenance of Buildings and roads.
(vi).	Insurance: (a). The actual insurance cost incurred for the years 2006-07 and 2007-08 as shown in the Annual Accounts of JNPT for the respective years is Rs.364 lakhs and Rs.305 lakhs respectively as against the estimates of Rs.401.82 lakhs and Rs.401.90 lakhs for the years 2006-07 and 2007-08, considered by this Authority in the review of the tariff of JNPT in September 2006. JNPT to explain the reasons for variation in the light of paragraph 14(xiv)(h) of Order dated 28 September 2006.	Initially the premium is higher for large sum insured. Depending upon claims and port package policy being subject to reinsurance from the international markets, the premium amount varies depending upon various factors.
	(b). The JNPT has estimated insurance cost for the years 2008-09 to 2011-12 applying an escalation factor of 4.6% per annum over the respective previous years taking the actuals for the year 2007-08 as base. Whether the additions to the gross block of assets proposed during the years 2008-09 to 2011-12 have been considered for estimating insurance cost.	Yes.
(vii).	Other expenses: (a). The items considered with cost details under the head "other expenses" to be listed out.	The details of operating expenses are available in the individual as well as consolidated cost statements. However, the detailed statement is furnished.
	(b). The estimated increase in Other Expenses of around 25%, 12% and 5% respectively during the years 2009-10 to	The increase is mainly due to hire of equipments, cranes, tugs and pilot launches and depreciation as per Co. Act.

	2011-12 as compared to the respective previous years to be justified.	
(viii).	Management and General Overheads: (a). The items of expenditure considered with cost details under the Management & Administration overheads to be listed out.	As per schedule 19 to the Annual Accounts 1. Management & Secretarial Practice 2. Accounting & Audit 3. Labour & Welfare expenses 4. Medical Expenses 5. Store Keeping 6. Expenditure on Building and Roads 7. Port Management Computer Centre 8. Engineering & Workshop 9. Depreciation
	(b). The JNPT has furnished the actual management & general administration expenditure for the year 2007-08 in the Cost statement at Rs.6780.03 lakhs, whereas the Management and General Administration Overheads for the year 2007-08 is shown at Rs.6787.03 lakhs in the Annual Accounts.	[The JNPT has reconciled the position. The difference is due to adoption of depreciation rates as per Companies Act in the cost statements]
	(c). The estimated Management & Administration overheads for the year 2008-09 are about 15% more than that of the year 2007-08. JNPT to justify the estimates for the year 2008-09.	The arrears on account of sixth pay commission payable to CISF & provision towards wage revision arrears due for employees under this activity have contributed to the increase.
	(d). The manner of allocation of Management & Administration overheads to all activities and sub-activities may be furnished.	The apportionment has been done based on the ratio of direct cost of the individual activity.
(ix).	Depreciation: (a). The cumulative depreciation at the beginning of the year 2008-09 as shown in Form – 4A at Rs.61943.85 lakhs to be substantiated with workings taking into account the depreciation calculated as per the provisions of the Companies Act from the years 2005-06 to 2007-08 for the purpose of tariff fixing. In this regard paragraph no. 14(xvii) of the Order dated 28 September 2006 to be referred to.	JNPT has furnished detailed calculation for arriving at the accumulated depreciation of Rs.61943.85 lakhs at the beginning of the year 2008-09.
	(b). The depreciation figures for the years 2008-09 to 2011-12 shown in Form – 3 Aand Form – 4A differ.	The difference in depreciation is included in other expenses/ Management and Administration Expenses. Total depreciation shown in Form-3A & Form-4A is same.
	(c). The JNPT has proposed additions to the tune of Rs.175.17 crores, Rs.352.20 crores, Rs.405.43 crores and Rs.389.68 crores each during the years 2008-09 to 2011-12 respectively. However, Form – 4B giving details regarding every additional item of capital expenditure added/ proposed to be added to the Gross block during the years 2008-09 to 2011-12 has not been furnished by JNPT. Further, it appears from Paragraph 14 of the Agenda note attached to the JNPT proposal that the port has calculated depreciation based on the capital expenditure incurred in a particular year irrespective of time of fully commissioning of the asset. Cost of fully commissioned assets and in use will only be considered while computing allowable	Detailed working are furnished, it is difficult to pinpoint exact periods of commissioning of assets as procedures of certain assets are subject to various approvals & have longer delivery periods. In such a scenario, the assumption made is uniform & justifiable.

	depreciation as stipulated in Clause 2.9.5 of the tariff guidelines of 2005. Therefore, the JNPT to furnish workings for the depreciation calculated for the years 2008-09 to 2011-12, giving reference to the rate of depreciation adopted as per the Companies Act and taking into account the period of commissioning of each asset.	
5.	**Operating Cost (Container Handling Activity):**	
(i).	The estimated repairs & maintenance cost for the year 2008-09 is found to be 265% more than the actuals for the year 2007-08. The estimated expenditure for the year 2008-09 to be justified. Further, the reason for escalating the repairs & maintenance cost from the year 2009-10 onwards at 10% per annum to be clarified.	Due to ageing of equipment, certain major refurbishment expenditure is to be incurred as the process of replacement has been delayed. Hence the expenditure projected is justifiable.
(ii).	Detailed workings for the actual expenditure towards hire of equipment for the year 2006-07 and 2007-08. The estimated hire charges of equipment for the year 2008-09 is found to be 24% more as compared to the actuals for the year 2007-08. Further, the expenditure for subsequent years is escalated by 10% each year. The JNPT to justify the estimates with workings supported by documentary evidence.	Actual figures have been taken from annual accounts and escalated as per estimation. Hire charges of equipments are based on contracts for certain periods & upon renewal rates may vary. Hence the projections made are in order. [JNPT has not furnished workings for the estimates and documentary evidence]
6.	**Operating Cost (Marine Activity):**	
(i).	The estimated expenditure for the year 2008-09 towards manning of tugs is seen to be around 20% more as compared to the actuals for the year 2007-08. The JNPT to justify the estimated expenditure along with copies of manning contracts, if any.	Manning contracts are for certain periods and upon renewal rates may vary. Hence the projections made are in order.
(ii).	The estimated expenditure towards hire of tugs / pilot launches for the year 2009-10 is around 65% more than the estimates for the year 2008-09. The estimates for the subsequent years 2010-11 and 2011-12 are also found to be on the higher side as compared to the actuals for the years 2006-07 and 2007-08. The estimated expenditure for the year 2009-10 appears to be on account of the port's proposal to hire two additional tugs and two additional pilot launches from April 2009. In this regard, it is seen that there is neither any substantial increase in the number of vessels estimated to be handled nor reduction in the cost of operation of port crafts. In fact, the JNPT has handled more vessels in the year 2007-08 as compared to the estimated number of vessels to be	The requirements of tugs can not be solely attributed to no. of vessels. In case of bunching of vessels at all the three terminals then the vessel have to wait which is not correct. Hence the requirement projected is in order and justified. [JNPT has not furnished documentary evidence for hiring of two additional tugs and two additional pilot Launches]

	handled in the subsequent years. The need for hiring two additional tugs and two additional pilot launches from April 2009 to be justified with workings supported by documentary evidence.	
7.	**Finance and Miscellaneous Income:** In line with the approach adopted by this Authority in the JNPT Order dated 28 September 2006 (Paragraph 14(ii)(b)(ii)), the financial and miscellaneous income as revealed in the annual accounts except interest income on general fund investments and interest income on staff advances will be considered under this head of income. The financial and miscellaneous income estimated for the years 2008-09 to 2011-12 to be reviewed in line with this approach.	This has already been factored into and certain income like scrap sale etc. are difficult to be estimated.
8.	**Finance and Miscellaneous Expenditure:**	
(i).	As per Paragraph 14(ii)(b)(ii)) of the last Order dated 28 September 2006, the financial and miscellaneous expenditure as revealed by the annual accounts except interest on loans and provision for loss on sale of assets will be considered under this head of expenditure. The financial and miscellaneous expenditure estimated for the years 2008-09 to 2011-12 to be reviewed in line with the last tariff Order.	Expenditure on hire of launches and retirement and terminal benefit like pension and gratuity have been factored whilst arriving at F&M expenditure. The impact of pay revision has been inbuilt resulting in a higher increase.
(ii).	The estimated finance & miscellaneous expenditure for the year 2008-09 is found to be 140% of the actual expenditure for the year 2007-08. Further, the estimates for the subsequent years are arrived applying 12% escalation for each year.	
9.	**Capital Employed:**	
(i).	As per the tariff filing forms prescribed for major port trusts, the port trusts are required to provide information on the additions to Gross block as per Form - 4B. The JNPT has proposed additions to the tune of Rs.175.17 crores, Rs.352.20 crores, Rs.405.43 crores and Rs.389.68 crores each during the years 2008-09 to 2011-12 respectively. The JNPT is requested to furnish Form 4B duly filled in giving the details regarding every additional item of capital expenditure added / proposed to be added to the Gross Block during the years 2008-09 to 2011-12.	Detailed workings are furnished. [The information furnished by JNPT is a copy of the Asset Register. The proposed capital investments mainly relate to construction of peripheral road from CFS Road to SH-54, construction of fly over bridge, strengthening of approaches ,. cost of RMGC, VIP Launch, expenditure on salt pan land, development of area behind service berth, etc]
(ii).	The breakup for the actual capital expenditure incurred during the years 2006-07 and 2007-08 may be furnished tallying with the capital additions shown in the Annual Accounts of the respective years. The reason for variation, if any,	[Stating that the breakup for the actual capital expenditure incurred during the years 2006-07 and 2007-08 are available in the schedule 3 of Annual Accounts of the respective year, the JNPT has not furnished any further information in this regard.]

	between the estimates considered during the last review of JNPT tariff in 2006 and the actuals may be explained. In this regard, paragraph 14(xix)(a),(b), (c) and (d) of Order dated 28 September 2006 to be referred.	
(iii).	With reference to the fresh investments envisaged for the years 2008-09 to 2011-12, JNPT to clarify / furnish the following for each of the capital item:	The projections made are in line with the estimates furnished to Govt. of India from time to time and forming part of eleventh plan projections.
	(a). Details of the project/ feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along with the summary of recommendations contained in those reports.	
	(b). Present status of implementation of these investment schemes and the likely completion time.	
	(c). An analysis in terms of Clause 2.6.3. of the revised tariff guidelines may be furnished for each of the capital additions.	
	(d). Anticipated reduction in unit operating cost, additional traffic projected and improvement in operational efficiency due to the proposed additions to the assets.	Whilst some are replacement others are fresh acquisitions. In the current scenario, it is difficult to project any increase in the volume of traffic.
(iv).	In the Form-4A, the JNPT has considered the entire block of assets as Business assets. The tariff guidelines of March 2005 prescribe classification of fixed assets into business assets, business related assets and social obligation assets. This Authority had advised JNPT vide Paragraph no. 14(xxi) of the Order dated 28 September 2006 to undertake the exercise of classifying the assets. The JNPT has not classified its assets into the prescribed three categories. The net block of assets relating to the business assets/ facilities, business related assets/ facilities and social obligation assets/ facilities not directly or even indirectly related to port operation to be segregated as stipulated under Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and shown from the year 2005-06 onwards to 2011-12. The computation of Return on Capital Employed to be modified accordingly. In the absence of information from JNPT regarding classification of assets during the last review of tariff, this Authority had considered the business related assets at an amount of Rs.10 Crores on ad-hoc basis for the purpose of allowing Return at the Risk free rate. This Authority in the tariff cases of other major port trusts like Kolkata Port Trust and Chennai Port Trust has considered business related	Port considers all the assets as business assets.

	assets and social obligation assets on an ad-hoc basis for the purpose of allowing Return, in the absence of the classification of assets by the port.	
(v).	The JNPT to furnish break up of the net fixed assets pertaining to the respective activity considered in the Cost statements and the details of allocation of common assets to the different activities, with the basis for such allocation of common assets.	Detailed workings are furnished. [A consolidated statement of fixed assets with details pertaining to container, bulk and marine activity has been furnished]
(vi).	In the Working Capital estimates, the JNPT has considered the entire annual estimated expenditure towards Stores/ Spares during the years 2008-09 to 2011-12 as the amount of Inventory for the corresponding years. The JNPT to estimate the Inventory as per Clause 2.9.9. of revised tariff guidelines.	[JNPT has furnished activity-wise inventory value considered by it in calculation of working capital]
10.	**Other points:**	
(i).	With reference to Form – 9, containing the details of Escrow Account for the years 2006-07 to 2011-12 created from the royalty/revenue share received / estimated to be received by JNPT, the JNPT to furnish / clarify the following:	
	(a). During the proceedings relating to the review of tariff of JNPT in September 2006, JNPT proposed to operate Escrow Account for the royalty / revenue share receipts from the year 2005-06 onwards. The annual accounts of JNPT for the year 2005-06 show that the port has accounted for the royalty / revenue share receipt at Rs.7997.20 lakhs received from the NSICT (Rs.7327.88 lakhs), (Rs.627.35 lakhs) and GTIPL (Rs.41.97 lakhs). If there is no outflow from the escrow account during the year 2005-06, the Escrow Account would show a sum of Rs.7997.20 lakhs as the opening balance for the year 2006-07. It appears that the JNPT has considered only Rs.7900 lakhs as opening balance for the year 2006-07. The reason for considering the opening balance at Rs.7900 lakhs instead of Rs.7997 lakhs to be clarified.	Block amounts have been set apart in escrow account which anyhow includes 50% of royalty/revenue share and there is a marginal difference.
	(b). With respect to the estimated royalty receivable from NSICT, the JNPT has considered estimated traffic of 10 lakh TEUs each for the year 2009-10 and 2010-11 and 11 lakh TEUs for the year 2011-12. This Authority vide its Order dated 30 December 2008 in the case of NSICT tariff has considered a traffic level of 14,71,313 TEUs each for the years 2009 to 2011 for the reasons stated in paragraph 8 of the said Order. Further, the JNPT has reported in Form No. 9 the	The traffic projection of NSICT, were made in consultation with them at the time of tariff revision exercise and no revision is warranted as any variation will only affect escrow account.

	actual traffic of NSICT for the years 2006-07 and 2007-08 at 1359125 TEUs and 1508056 TEUs, respectively. For the year 2008-09, 1480000 TEUs have been considered. In this backdrop, the estimated royalty receipt for the years 2009-10 to 2011-12 to be reviewed.	
	(c). With regard to the calculation of royalty receivable from BPCL, JNPT has considered 3.850 million tonnes for the year 2008-09 and 4 million tonnes each for the years 2009-10 to 2011-12. In the proceedings relating to the revision of tariff of BPCL vide Order dated 7 August 2007, the BPCL furnished traffic projection of 4.79 million tonnes for the years 2008-09 and 5.48 million tonnes for the year 2009-10. Therefore, the estimates of royalty receivable from BPCL for the years 2008-09 to 2011-12 to be reviewed.	The figures indicated are achievable figures and no revision is warranted as any variation will only affect escrow account.
	(d). As regards the utilization of the accumulations in the Escrow Account, the JNPT has stated that the entire estimated expenditure of Rs.1200 Crores towards capital dredging is proposed to be met from the accumulations in the Escrow Account. As per the details furnished in the Escrow Account, the utilization of funds for capital dredging will commence from the year 2009-10. As the year 2009-10 is fast approaching, the JNPT to convey steps taken to implementing the project from the year 2009-10. A copy of the Government sanction in this regard to be furnished.	All efforts to commence the dredging projects at the earliest are being taken up.
	(e). It appears from the Note – 2 of Form – 9 that the JNPT has considered the interest earned on the investment of the accumulations in the Escrow Account as income. The JNPT to credit the said interest income to Escrow Account as provided in the Form – 9.	All interest incomes have not been considered.
(ii).	The actual hire charges of RTGs for the years 2006-07 to 2008-09 incurred by JNPT to be furnished for verification with reference to the estimates considered by this Authority in the fixation of the tariff of JNPT in September 2006. The reasons for variation, if any, between the actuals and estimates to be explained. In this regard, paragraph 14(xiv)(d) of Order dated 28 September 2006 to be referred to.	The lease agreement with M/s ABG and Warner ended in to 2007-08. There was a proposal to hire RMQCs which could not materialize.
(iii).	The actual hire charges tractor trailers for the years 2006-07 to 2008-09 incurred by JNPT to be furnished for verification with reference to the estimates considered by this Authority in the fixation of the tariff of JNPT in	This is not separately disclosed but shown under hire of equipment in Annual accounts.

	September 2006. The reasons for variation, if any, between the actuals and estimates to be explained. In this regard, paragraph 14(xiv)(b) of Order dated 28 September 2006 to be referred to.	
(iv).	The actual expenditure incurred by JNPT towards minor works for the years 2006-07 to 2008-09 to be furnished for verification with reference to the estimates considered by this Authority in the fixation of the tariff of JNPT. in September 2006. The reasons for variation, if any, between the actuals and estimates to be explained. In this regard, paragraph 14(xvi) of Order dated 28 September 2006 to be referred to.	The actual figures have been taken from Annual accounts and escalated as per estimation.
C.	**Scale of Rates**:	
(i).	The JNPT has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase of 18% over the existing container related tariff at JNPT and an increase of 49% over the existing vessel related tariff at JNPT. The benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out.	While some additions to the assets are replacements others are fresh acquisitions. It is difficult to project any increase in the volume of traffic in the current scenario.
(ii).	The proposed note 1.2 (vii) (b) under Chapter – 1 to be modified in line with clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines and the rate of interest to be updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.	Yes.
(iii).	This Authority vide its Order dated 30 September 2008 had advised JNPT to finalise suitable conditionalities to govern the levy of shifting charges when the JNPT shifts the vessels at the terminals operated by the licensees and list out in detail the various movements of vessels constituting "terminal convenience" and "JNPT convenience", in consultation with NSICT/ GTIPL/ BPCL. The JNPT vide Note no. (4)(ii)(a) and (b) under Section 2.2.C of Chapter – 2 has proposed a simple note stating that all shifting carried out at private/ BOT terminals are to be treated as for "Terminal Convenience" and chargeable. The various movements of vessels at the terminals operated by the licensees constituting "terminal convenience" and "JNPT convenience" have not been listed out. It is also not brought out whether JNPT had consultation with NSICT/ GTIPL/ BPCL in this regard. A comprehensive note in this regard to be proposed.	Every shifting involves substantial expenditure. If due to improper planning or for the requirement of BOT operators, if shifting is classified as port convenience there is a tendency to misuse and cause unnecessary financial burden. Hence this conditionality has been inserted. The shifting if any carried out at JNPCT/SWB for its convenience only then it will be classified as Port convenience.
(iv).	This Authority vide its Order dated 28 March 2007 had advised JNPT to formulate a proposal for prescribing a	There is no such move at present.

	separate berth hire rate for the liquid cargo jetty based on the capital and operating cost incurred and the facilities provided thereat. We have not received any such proposal from JNPT. Separate berth hire rate for Liquid cargo jetty may be proposed based on the capital and operating cost incurred and the facilities provided at the liquid cargo jetty.	
(v).	JNPT has proposed a conditionality at Note 3(iii) below Schedule 2.4 indicating the time of completion of cargo operation in respect of export of liquid cargo. Since the liquid cargo is being handled by BPCL, the conditionality in this regard has become redundant. The JNPT to examine the relevance of this condition and consider deleting it. In this regard, paragraph no. 14(xxiii)(i)(ii) of Order dated 28 September 2006 may be referred to.	Since the berth hire accrues to JNPT, this condition is relevant.
(vi).	This Authority vide Paragraph no. 14(xxiii)(iv)(k) of the JNPT Order dated 28 September 2006 had advised JNPT to come up with a cost based proposal for levy of berth hire charges at Shallow draught berth/ port craft berth/ port craft jetty. The port has neither come up with a separate proposal nor has included the same in the current general revision proposal. The JNPT to propose berth hire charges at Shallow draught berth/ port craft berth/ port craft jetty based on the capital and operating cost incurred and the facilities provided at the said berths.	There is no move to have separate berth hire rate for each berth as it will only lead to more complications for users as well as Port.

7. Since there were some gaps in the information / clarification furnished by the JNPT, the JNPT was requested to furnish further additional information / clarifications. The JNPT has furnished its reply. A summary of the queries raised and the clarifications furnished by the JNPT are tabulated here below:

Sr. No.	Queries raised	Reply of JNPT
(A).	General:	
(i).	As the financial year 2008-09 is already over, the JNPT to furnish the actual traffic and income / expenditure for the period April 2008 to March 2009 in the cost statement in the prescribed formats for all the activities / sub-activities with corresponding changes in the estimates for the succeeding years for all the activities / sub-activities. A copy of the provisional draft Annual Accounts for the year 2008-09 may also be furnished.	The annual accounts for the financial year 2008-09 are furnished. The actual cost statements of the Port for the year 2008-09 for the four main activities namely bulk, container, marine and estate are furnished. It may not be practical to make corresponding changes in the estimates for the succeeding years for all the activities / sub-activities as the proposal for tariff revision was submitted after taking approval from the Board of Trustees.
(ii).	The comparison of actuals with estimates for the year 2008-09 may be furnished in Form 7.	The comparative statement of actuals with estimates for the year 2008-09 (Form 7) is furnished.

(iii).	Modernization of port facilities may be a continuous process and the effect of such projects will be factored when they are commissioned. The productivity parameters based on the facilities available / to be created in the 3 year period under consideration may be furnished. In the absence of productivity levels to be maintained for various operations / services, this Authority may have to take its view on implementing Clause 2.8 of the guidelines of March 2005 in respect of JNPT.	The details of the productivity parameters based on the facilities available / to be created in the 3 years period under consideration are furnsihed. [JNPT has stated the following: It is having 8 RMQCs in its main container berth having quay length of 680 meters, as per the details given below: (i). Post Panamax RMQC installed in 1989 — 3 Nos (ii). RMQC taken on lease in 1995 — 1 No in 1997 — 2 Nos in 2002 (super post panamax RMQC) — 2 Nos Total — 8 Nos (ii). The RMQCs acquired in 1989 have already completed their economic life period of 20 years in March 2009. (iii). In order to modernize / create port facilities in the year 2009-10 to 2011-12, it has planned to replace the 3 RMQCs acquired in 1989, which are expected to be installed in 2011-12. (iv). Port is also in the process of acquiring one more Super Post Panamax RMQC to its main berth in the year 2010-11, so that there will be 9 RMQCs on the main container berth. (v). Based on the RMQCwise productivity for the 8 RMQCs observed during the year 2008-09, the average gross crane productivity for the year 2008-09 is stated as 15.81 moves per hour per crane. (vi). The average crane productivity for the 2 nos Super Post Panamax RMQC of 2002 is approximately 20 moves per hour per crane in the year 2008-09. (vii). With the addition of one more Super Post Panamax RMQC in the year 2010-11 (total 9 RMQCs), the gross average crane productivity is shown as 16.12 moves per hour per crane. (viii). With the replacement of 3 RMQCs (acquired in 1989) with new 3 Super Post Panamax RMQCs in the year 2011-12, the average gross crane productivity for the 9 RMQCs is shown as 18 moves per hour per crane. (ix). It has further stated that inspite of the completion of above stated new schemes, it may not be able to achieve productivity of 25 moves per hour per crane due to physical constraints like rail span of 20 meters and inability to use operation of twin lift].

(iv).	Form – 9 furnished by JNPT contains only details regarding royalty / revenue share receivable from concessions granted. Please furnish details of lease rentals receivable from concessions granted (and to be granted) for the year 2008-09 to 2011-12, as already requested.	Lease rental receivable from GTIPL (Rs. in Lakhs) Year / Amount 2007-08 / 3050.21 2008-09 / 3148.04 2009-10 / 3299.11 2010-11 / 3431.07 2011-12 / 3568.31
(v).	The award of the National Industrial Tribunal on manning scales for port operations have since been notified by the Ministry of Labour in the Gazette of India vide Notification No. L-3/011/1/2000-IR(M), dated 23 May 2006. A comparative statement showing the existing manning scale and the revised manning scale as per the Tribunal Award may be furnished. Manpower cost under various activities may be shown as per actual / estimates under the existing scenario and if Tribunal award is implemented for the throughput projections for the years 2009-10 to 2011-12.	JNPT has furnished the details. It has stated any change in the manning scale needs to be discussed with the unions before they can be implemented so that the industrial relations are not disturbed.
(B).	(1). **Financial / cost statement:**	
(i).	Please furnish detailed computations for determination of the quay capacity of Shallow Water Berth (SWB) at 80,000 TEUs.	The detailed computations for determination of the quay capacity of Shallow Water Berth (SWB) are furnished. [10.19X24X1.3X360X70%=80,118 TEUs]
(ii).	Though the formula and parameters prescribed in February 2008 guidelines for calculation of optimal capacity are applicable to new BOT projects, the JNPT is again requested to determine and furnish with workings, the standard capacity of the main container terminal and SWB separately following the formula prescribed in the guidelines of February 2008 and adopting the parameters prevalent in JNPT.	The standard capacity of the main container terminal and Shallow Water Berth (SWB) are furnsihed. Main Berth: 8 X 360 X24 X16.2X0.7X1.3 = 10.2 LakhTEUs SWB 10.19 X 24 X1.3X360X0.7 = 0.80 Lakh TEUs 11.00 Lakh TEUs Capacity in the year 2009-10: Main Berth (a). 6 RMQCs X 1.25 lakh TEUs per annum 7.50 Lakh TEUs (b). 2 RMQCs X 1.50 lakh TEUs per annum 3.00 Lakh TEUs (c). SWB 0.80 Lakh TEUs 11.30 Lakh TEUs Capacity in the year 2010-11: (a). 6 RMQCs X 1.25 lakh TEUs per annum 7.50 Lakh TEUs (b). 3 RMQCs X 1.50 lakh TEUs per annum 4.50 Lakh TEUs (c). SWB 0.80 Lakh TEUs 12.80 Lakh TEUs Capacity in the year 2011-12: (a). 3 RMQCs X 1.25 lakh TEUs per annum 3.75 Lakh TEUs (b). 6 RMQCs X 1.50 lakh TEUs per annum 9.00 Lakh TEUs (c). SWB 0.80 Lakh TEUs 13.55 Lakh TEUs

(2). Traffic:

(i). Please furnish traffic projections for the cargo/containers estimated to be handled by JNPT at its terminals for the years 2009-10 to 2011-12 as per the 5 year / annual plan.

Projected Traffic (in Lakhs)

Particulars	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
Cement (tons)	6.75	6.75	6.75	6.75
Containers (TEU)	12.25	12.25	12.25	12.25

(ii). JNPT has not furnished detailed break-up of the total container traffic into foreign, coastal and transhipment and further divided into loaded, empty and Reefer as required as per Form 2A. Some traffic details furnished by JNPT relate to the period April 2008 to December 2008. Please furnish the requisite details as per Form – 2A for all the years under consideration.

The container traffic giving the detailed break-up for the projected years 2009-10 to 2011-12 are given. The projections are based on the actual container traffic handled in 2007-08.

(iii). JNPT has not updated the vessel traffic for the years 2008-09 based on the actuals for the period April 2008 to January 2009 and effected any changes in the estimated vessel traffic for the years 2009-10 to 2011-12. Since the Financial Year 2008-09 is already over, the actual vessel traffic for the year 2008-09 may be furnished and the estimated vessel traffic for the years 2009-10 to 2011-12 may be updated.

JNPT has furnished the actual vessel traffic breakup for the year 2008-09, which is as given below:

Sr No	Particulars	Number of Vessels	Total GRT	Average GRT
1	JNP Container Vessel	665	15957599	23996
2.	Dry Bulk vessels	57	647421	11358
3.	BPCL Tankers	409	7180810	17557
4.	RORO vessels	11	440178	40016
5.	General Vessels	7	78144	11163
6.	NSICT container vessels	697	25273549	36260
7.	GTIPL container vessels	859	27185560	31648
8.	JNP Barges	87	174429	2005
9.	NSICT Barges	50	99669	1993
10.	GTIPL Barges	120	246984	2058
	Total	2962	77284343	26092

JNPT also furnished the estimated vessel traffic breakup taken for projections for the year 2009-10, 2010-11 and 2011-12 which is given below :

2009-10	Traffic	GRT	No. of Vessels
Cement	675000	591604	53
JNPT-CT	1225000	16409116	714
NSICT	1000000	16352258	460
GTIPL	1675000	29156420	951
BPCL	4000000	5655903	308
Total	3900000	68165301	2468

2010-11	Traffic	GRT	No. of Vessels
Cement	675000	591604	53
JNPT-CT	1225000	16409116	714
NSICT	1000000	16352258	460
GTIPL	1762000	30670813	1000
BPCL	4000000	5655903	308
Total	3987000	69679694	2535

2011-12	Traffic	GRT	No. of Vessels
Cement	675000	591604	53
JNPT-CT	1225000	16409116	714
NSICT	1100000	17987483	506
GTIPL	1800000	31332272	1022
BPCL	4000000	5655903	308
Total	4125000	71976379	2603

It may not be practical to make corresponding changes in the estimates for the succeeding years for all the activities / sub-activities as the proposal for tariff revision was submitted after taking approval from the Board of Trustees.

(3). Operating income:

(i). Form-2B furnished by JNPT under cover of its letter dated 29 October 2008 contains only the following information:

(a). Break-up of income from port specific cargo for all the years under consideration.

(b). Break-up of container related income for the years 2006-07 and 2007-08 into foreign, coastal and transhipment and further divided into loaded, empty and reefer.

(c). The estimated container handling income for the years 2008-09 to 2011-12 given under existing and proposed Scale of Rates are consolidated figures. Break-up of container related income into foreign, coastal and transhipment and further divided into loaded, empty and reefer is not given for the years 2008-09 to 2011-12.

In short, the information furnished is only allocation of revenue under different categories. It does not explain how the revenue under each categories is determined vis-à-vis the tariff approved in the Scale of Rates / proposed Scale of Rates.

The JNPT has not furnished detailed computation of income under existing and proposed Scale of Rates. Likewise, no detailed computation is given for the vessel related income. Please furnish the requisite computations.

The JNPT has furnished the following:

(a). The breakup of estimated income from port specific cargo for the years 2009-10 to 2011-12.

(b). The breakup of container related estimated income for the years 2009-10 to 2011-12.

(c). The breakup of vessel related estimated income for the years 2009-10 to 2011-12.
[JNPT has not furnished detailed computation of income under existing and proposed Scale of Rates].

(ii). JNPT has sated that the income arising on account of Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO) forms part of overall container handling income and expenditure on ITRHO forms part of expenditure on hire of equipments. In this connection, information on ITRHO may be furnished in the following formats:

Details of ITRHO operations are as follows:

TEUs handled at JN port as a whole				
From	To	Total ICDs handlings	Mixed Handlings	% age
Feb-07 (15 to 28)	Mar-07	114026	35495	31.13%
Apr-07	Mar-08	1010380	336581	33.31%
Apr-08	Mar-09	995948	329586	33.09%
Apr-09	Aug-09	458432	169443	36.96%
Total		2578786	871105	33.78%

Table – I (Income from ITRHO at the existing level of tariff)

Period	ICD volumes in terms of TEUs handled by the container terminal operated by JNPT under ITRHO	Rate per TEU (in Rs)	Income (1)X(2)=(3)
	(1)	(2)	(3)
(Actuals)			
2006-07		400	
2007-08		400	
2008-09		400	
(Estimates)			
2009-10		400	
2010-11		400	
2011-12		400	

The income from ITRHO has been considered in the total income while making the estimated projections for 2009-10 to 2011-12.

As regards Table-I it will not be appropriate to multiply Column(1) with Column(2) as indicated in Table-I as the size / type of the containers will be different.

Table – II (Expenditure on ITRHO – hire of equipments)

(Rs. in lakhs)

Period	Share of Equipment hire charges for handling containers under ITRHO	Share of equipment hire charges for handling containers other than ICD containers under ITRHO	Total expenditure (1) + (2) = 3 (As furnished by JNPT in Annex – 2.1 to its letter dated 29.10.2008
(1)	(2)	(3)	(4)
(Actuals)			
2006-07			2133.80
2007-08			2655.14
2008-09			3300.00*
(Estimates)			
2009-10			3630.00
2010-11			3993.00
2011-12			4392.00

* Estimate to be updated with reference to actuals for 2008-09.

The amount shown year-wise in Table-II, Column(4) relating to ITRHO expenditure in TAMP's letter is not correct. These amounts pertain to hire of equipments which have been utilized in the entire container handling operations & not only ITRHO operations as considered in Table-II Column(4). The expenditure relating to ITRHO operations alone is not available separately in Port's accounting system as already communicated from time to time.

(4). Operating Cost (Port as a whole)

(i). The profitability statement (Annex 2.1) and the cost statement (form -3B) do not contain the workings for the actual / estimated power and fuel cost and break-up of Repairs and Maintenance Cost into Repairs to machines, Repairs to buildings and others. Please furnish the workings.

The information of the estimated power & fuel cost for 2009-10 to 2011-12 are furnished. The breakup of repairs & maintenance cost into repairs to machine, repairs to buildings and other repairs for the years 2008-09 to 2011-12 are also furnished by JNPT. [Workings are not furnished]

(ii). Information may be furnished in the following format regarding other income arising out of BOT contracts and other expenditure on BOT contracts:

(In Rs)

Particulars	Actuals		Estimates	
	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i). Other charges realized from BOT contracts				
(a) NSICT				
(b) BPCL				
(c) GTIPL				
Total				
(ii) Expenditure on BOT contracts				
(a) NSICT				

Other income and other expenditure arising out of BOT contracts have not been considered for making tariff projections.

	(b) BPCL (c) GTIPL Total	
(iii).	The aggregate of the year-wise other expenses furnished in Form – 3B and furnished in Annex-6 to JNPT letter dated 19 March 2009 do not tally. Please reconcile and furnish a reconciliation statement.	The revised statement for the other expenses in Form-3B and data furnished earlier in Annexure-6 are furnished. [The total of year-wise other expenses shown in Annex – VI furnished earlier tally with the figures shown for other expenses in the Revised From – 3B. The summary of other expenses is given below:

(Rs. In Lakhs)

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
1. Hire of equipment	2655.14	3300.00	3630.00	3993.00	4392.30
2. Hire of new ranes	-	-	688.50	688.50	688.50
3. Manning of tugs	201.12	241.34	252.45	264.08	276.21
4. Manning of port crafts	295.37	308.96	323.17	338.03	353.58
5. Hire of Tugs & Pilot Launches	2336.50	2443.98	4023.70	4208.79	4402.40
6. Depreciation	8501.86	9145.09	10721.86	12856.66	13871.95
7. Others like water, postage, printing & stationery, legal & professional charges, Engg services training exp etc	3525.83	3520.02	3664.82	3816.28	3974.62
Total	17515.82	18959.30	23304.50	26165.32	27959.56

(iv).	Depreciation It is reiterated that cost of fully commissioned assets and in use will only be considered while computing allowable depreciation as stipulated in Clause 2.9.5. of the tariff guidelines of March 2009. The JNPT is again advised to revise the workings for depreciation taking into account the period of commissioning of each asset.	It is very difficult to visualize when the assets proposed to be acquired in the projected years 2009-10, 2010-11 & 2011-12 will be actually put to use. JNPT reiterate that the depreciation taken for the projected assets are conservative, reasonable and as per Schedule XIV of Companies Act as per TAMP guidelines. The depreciation is claimed accordingly.
	(5). <u>Operating cost</u> (Container handling activity)	
(i).	The details of major refurbishment expenditure incurred / to be incurred for equipments may be furnished.	The JNPT has stated that most of container handling equipments are of imported origin. The major refurbishment expenditure incurred for the equipments include replacement of spares parts and consumables which have to be imported based on the preventive / predictive maintenance at regular intervals. In addition, repairs and maintenance have to be carried out during breakdown of equipments. The cost has been shown under consumption of materials in the detailed cost sheets already provided. The periodical repairs and maintenance works are carried out by Container Terminal Maintenance Section and by Workshop & Auto-Garage Section of Engineering Services. The details of projected repairs and maintenance expenditure are furnished.
(ii).	The JNPT is again requested to substantiate the estimates of hire charges of equipment with workings supported by documentary evidence.	The work order for hire of equipment for operations namely tractor-trailers, reach stackers are furnished.

		The work order copies show the following rates and duration of contract: 1. <u>Hire of 90 Nos Tractor Trailers for transportation of containers within JNPT.</u> Work order issued to six parties for supply of 15 TTs each. (i). Per 20' loaded container Rs. 161.27 Per 20' empty container Rs. 119.27 (ii). The rates for more than 20' loaded and empty container shall be 1.5 times of the rates of 20' respective containers. (iii). Contract period is 3 years from 1.4.07 to 31.03.2010 extendable for a further period of 2 years at the same rates. (iv). Contract is governed by the escalation / de escalation clause which will be based on the price of diesel. 2. <u>Hire of 5 Nos. Reach Stackers for transportation of containers within JNPT.</u> (i). Per 20' loaded container Rs. 164.00 Per 20' empty containers Rs. 100.00 (ii). The rates for more than 20' loaded containers and empty containers shall be 1.5 times of the rates 20' respective containers. (iii). Contract period is 3 years from 12.08.2007 to 11.8.2010. (iv). Contract is governed by the escalation / de escalation clause which will be based on the price of diesel.
	(6). Operating cost (marine activity)	
(i).	As already requested, JNPT to furnish copies of manning contracts for manning of tugs for the year 2008-09.	The work orders for the manning contracts for manning of tugs are furnsihed. [(i). JNPT has entered into a contract with a private party for manning, operation & maintenance of port's 3 tugs (Group – A) in January 2001 initially for a period of 5 years, extendable for further period upto a maximum of 2 years on the same terms and conditions vide port's letter dated 02.01.2001. The Schedule of Rates is as follows: <u>Monthly charges per tug per month</u> 1. Operation, Manning & victualling Rs. 4 Lakh 2. Maintenance charges Rs.0.95 lakh 3. Supply of storages & Chemicals Rs. 0.45 lakh 4. Painting charges for above deck Rs.1.80 lakh 5. Painting charges for underwater Rs. 1.75 lakh

		(ii). It is seen from the copies of documents furnished by JNPT that it has seen extending the contract from time to time time with 6% escalation only on the head "operations, manning and victualling. A copy of JNPT letter dated 3 March 2009 issued to the concerned private party states that the said contract is extended from 01.03.2009 until further orders. The details of extension of contract are not furnished. (iii). JNPT has entered into a contract with a private party for manning, operation and maintenance of JNPT owned Launches (Group – B), comprising of 3 pilot Launches, 2 VIP Launches and 2 Mooring Launches for a period of 3 years and the tentative date of commencement of contract is indicated as 02 April 2007. No documentary proof is furnished for the said work beyond 2009-10. (iv). It appears that the port has entered a contract with another private party for providing services of Mooring crew. The copy of the contract furnished by JNPT states about only extension of the contract for a period of three months from 15.07.2009 to 15.10.2009 with scope of work and rates payable to the concerned party.]
(ii).	Para (ii) JNPT is again requested to furnish the workings for the estimated expenditure towards hire of tugs / pilot launches supported by documentary evidence.	The work orders for the hire of tugs / pilot launches are furnished. (i). The copy of document dated 07.09.2000 furnished by JNPT shows that it has entered into a Charter Party Agreement with a private party for sale of one 45 tonnes Bollard Pull Tug and charter back the same to JNPT. The contract is valid for a period of 10 years and extendable by 2 years. A 5% annual compoundable escalation, on first year's charter rate, is allowable during this period. The charges payable for the first year contract is Rs. 139,500 per day. The rebate offered by the private party for first year during the warranty period is Rs. 9900 per day. JNPT to provide, while tug is on hire, fuel, water, electricity, port charges and ante-pollutants. (ii). The rates and validity period for hire of tugs / Launch as seen from the copy of documents furnished by JNPT are as given below:

Sr. no	Vessel	Letter of Acceptance	Validity	Rate (in Rs Per day)
1	One Tug	24.10.07	5 years from date of commencement of services extendable for a further period of 2 years at the same rates, terms &	131660

					conditions	
		2	One Tug	13.4.06	-do-	123075
		3	One Tug	13.4.06	-do-	123075
		4	One Security Launch	29.08.06	-do-	8750
		5	Two High Speed pilot Laun-ches	02.04.08	-do-	22500 / per day per launch

	(7). Capital employed	
(i).	Para (i) The Annexure-9 furnished by JNPT under cover of its letter dated 19 March 2009 gives only information regarding gross block of assets, additions to gross block and depreciation for the years 2007-08 to 2011-12. Please furnish Form-4B duly filled in giving the details regarding every additional item of capital expenditure added / proposed to be added to the gross block during the years 2008-09 to 2011-12, as already requested.	The break-up of the additional items of capital expenditure proposed to be added to the gross block during the period 2009-10 to 2011-12 are furnished. [Main items include Road works, Rehabilitation measures, Development of waste disposal system, upgradation of VTMS system, construction of additional rail lines, Merry go round linkage, upgradation of existing Roads and yards, construction of new ROBs, Reclamation of Port areas, augmentation of water supply & sewage system, Acquisition of 6 RTGs, replacement of one RMGC, 3 Tugs, 3 pilot launches, 2 mooring launches, upgradation of computer system, acquisition of one new super post panamax size RMQC, replacement of 3 RMQCs procured in 1989 with super post panamax size RMQCs, construction of Marine Chemical Terminal & Captive Power Plant].
(ii).	JNPT has proposed additions to Gross Block to the tune of Rs.175.17 Crores, Rs.352.20 Crores, Rs.405.43 Crores and Rs.389.68 Crores during the years 2008-09 to 2011-12, respectively. Please furnish present status of implementation of these investment schemes for each of the capital item and the likely completion time.	The present status of implementation of investment schemes for each of the capital item and the likely completion time are furnished. [Widening of roads scheduled in 2009-10 completed. It has placed work orders for acquisition of one New Super Post Panamax size RMQC in August 2009 and for replacement of one RMGC in September 2009]
(iii).	JNPT has stated that it considers all its assets as business assets. However, the Annex-9 (asset register) of JNPT letter dated 19 March 2009 reveals that the port has business assets / business related assets like Quarters, Schools, Hospital, Canteens, Restrooms, Shopping Centres, Club, Multipurpose Hall, Bus Shelters, etc. Incidentally, the asset register furnished by the JNPT does not contain full information in the sense that information regarding accumulated depreciation and net block for each item of the assets for the respective years have not been furnished. As already stated, Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that the net block of assets should be segregated into business assets / facilities, business related assets / facilities and social obligation assets/ facilities. The JNPT is, therefore, again	All the assets of the Port have been considered as business assets for the purpose of tariff revision proposal as already replied. Further, quarters in the Port Township is also given on rent to Customs and other port users / shipping agents. The Port Hospital is also catering to outside patients like Customs Officers, port users / contract labours / school teachers on chargeable basis. There are two schools located in the port township run by Indian Education Society and St. Mary's respectively. Many of the students in both the schools are from the vicinity and are not wards of JNPT employees. The port canteens inside the port and hospital / Administration Building are also being used by port users / shipping agents on chargeable basis. The shops in the shopping centre are also being used by other residents and the general public in the vicinity besides township resident. There are no hotels or any nodal hospitals, schools within the radius of 15 kms. and

	requested, as already advised by this Authority vide paragraph no.14(xxi) of the Order dated 28 September 2006, to segregate the assets as stipulated under Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines 2005 and show from the year 2005-06 onwards to 2011-2012. The computation of return on capital employed may be modified accordingly.	within the vicinity of the port. These facilities have been provided to improve the efficiency of the workforce as also to promote trade as the facilities cater to the shipping agents, shipping lines and port users. In view of the facts stated above, all these assets have been treated as business assets. All these assets have been considered as business assets.
	(8). Other points	
(i).	The JNPT is again requested to re-cast and furnish the escrow account by correctly considering the inflows to the escrow account during the year 2005-06 (Rs.7997.20 lakhs), traffic level of 14,71,313 TEUs each for the years 2009, 2010 and 2011 as considered by this Authority vide Order dated 30 December 2008 in the case of NSICT, traffic level of 4.79 million tonnes for the year 2008-09 and 5.48 million tonnes for the year 2009-10 vide Order dated 7 August 2007 in the case of BPCL and crediting the interest earned on the investment of the accumulations in the escrow account to the escrow account as provided in Form-9.	The projections made at the time of considering tariff revision proposal are reasonable based on global recessionary trend in traffic then prevailing. Copy of the statement is furnished.
(C).	**Scale of Rates**	
(i).	The response of JNPT that there is no move at present to prescribe separate berth hire rate for liquid cargo jetty and shallow draught berth / port craft berth / port craft jetty completely ignores the advice rendered by this Authority vide Orders dated 28 March 2007 and 28 September 2006, respectively, in this regard. Separate berth hire rate for liquid cargo jetty and shallow draught berth / port craft berth / port craft jetty based on the capital and operating cost incurred and the facilities provided thereat should be prescribed.	There is no move to levy separate berth hire charges for liquid cargo jetty, shallow draught berth / port craft berth / port craft jetty as already replied. The berth hire charges are levied based on the overall variable and fixed costs for all the berths and the vessel related operational services to be rendered to the vessels. The detailed break-up of costs are not available separately in the port accounting for shallow draught berth, liquid cargo berth and the other berths. Only single berth hire rate is levied for all the berths for better management control.

8.1. The JNPT was requested to update the cost statements with the actuals for the years 2008-09 and 2009-10 and to furnish estimates for the year 2012-13 by 31 May 2010. Expressing difficulties to furnish the updated cost statement by 31 May 2010, the port sought some more time to furnish the details. In view of the extended validity of the existing Scale of Rates of JNPT from 1 April 2009 and the directions of Ministry of Shipping vide Ministry's letter dated 6 May 2010 to all the Major Ports to complete the tariff setting exercise by 31 July 2010, this Authority was not inclined to keep the proceedings open indefinitely and the JNPT was requested to file the updated cost statements by 15 June 2010. The JNPT indicated that it would furnish the requisite information by 1st week of July 2010. After a reminder, the JNPT has filed a revised proposal in July 2010 for the tariff cycle of three years with actuals for the years 2007-08 to 2009-10 and projections for the year 2010-11 to 2012-13. The revised proposal of the JNPT is as given below:

Sl. No.	Activity	Tariff increase proposed
1.	Bulk	7 times
2.	Containers	46.00%
3.	Marine	21.00%
4.	Estate	48.00%
5.	Port as a whole	37.00%

The JNPT further stated that it would submit its proposals for revision of charges for Bulk activity and Estate Rentals separately.

8.2. JNPT has reported that it has not considered the escalation factor of 3.76% in respect of the following cost items and further explained the reason for considering different rates of escalation as summarized below:

(i). The estimate for Electricity charges has been increased by 10% per annum in the projected years since port is classified under commercial category and commercial rate is being charged by Maharashtra State Electricity Distribution Company Ltd (MSEDCL). The rate has increased from Rs.4.50 per unit to Rs.7.00 per unit in June 2008 and further increase is expected in 2010-11 and in the projected years.

(ii). Diesel rate has been increasing steeply and the increase is effected twice in a year. Therefore, an escalation factor of 10% has been considered in the projected years.

(iii). In view of annual increment of 3% and increase in DA by 7% in the new wage agreement, an escalation factor of 10% has been considered in the projected years for estimation of salary and wages.

(iv). In case of Pension & Gratuity, additional increase of 50% is taken in 2010-11 over the base year 2009-10 since actuarial valuation will be considering recent pay revision where staff have been granted new fitment of 23% on Basic Pay + DA + Dearness Pay as also increase in gratuity limit from Rs.3.50 lakhs to Rs. 10.00 lakhs.

In case of officers, fitment is expected at 30% on Basic Pay plus allowances. Apart from the above, recent increasing trend in inflation is considered.

8.3 The JNPT, subsequently furnished the draft Scale of Rates for its revised proposal, including the rates for Bulk activity and Estate Rentals, in December 2010. At our request, the JNPT also furnished the following documents / information in January / February 2011.

(i) Actual traffic achieved during the period 1/4/2010 to 31/1/2011.

Commodity	Traffic handled
Dry Bulk – in tonnes	715526
Break Bulk – in tonnes	175591
Liquid – in tones (JNPT)	120416
Total Bulk	1011533
Containers – in TEUs	
(i). Main Berth	666222
(ii). SWB	46888
Total Containers	713110

(ii). Modified Form 4A (Capital employed details)

(iii). Revised Form – 4B (Details of additions to Gross Block with copies of relevant work orders)
(This form was not found in its revised proposal dated 7 July 2010)

(iv). Revised Form – 9 (Escrow Account).

(v). Daily Exchange rate for the period 01.04.2010 to 28.01.2011.

(vi). Marine vessels considered in the revised proposal and copies of relevant work orders.

(vii). Copies of work orders for 1 RMGC, 4 RMQCs, Reachstackers and TTs

(viii). Copies of electricity bills for March 2010 and December 2010 and details actual electricity cost for the year 2009-10 and for the period from April 2010 to December 2010 giving month-wise details of consumption in units and value.

(ix). The JNPT has stated that it considered the insurance expenses for port assets at Rs. 2.65 Crores excluding service tax in its revised proposal. It has now stated that the actual premium paid by the port for the year 2010-11 is Rs. 3.72 Crores excluding service tax and furnished a copy of the document in support of the payment made by it and has requested us to consider the amount of Rs. 3.72 Crores for the year 2010-11.

(xi). As regards the estimated salaries and wages, it has stated the following:

(a). The Employee remuneration excluding incentive for the year 2010-11 considered in the projections for the year 2010-11 is Rs. 9603.30 lakhs. The actual employee remuneration excluding incentive for the said period works out to Rs. 10892.96 lakhs which may be allowed as expenditure for the year 2010-11.

(b). It can be seen that the increase in remuneration paid works out to 13.42% as compared to the estimates for the year 2010-11. The annual increase of 3% per annum is already committed in the wage agreement besides DA increase, cafeteria.

(c). The port furnished the distribution of actual salary for the year 2009-10 among main activities and service departments.

(xii). The reason for 48% increase in the estimates towards contribution for pension, gratuity and leave encashment for the year 2010-11 over the actuals for the year 2009-10 is the expected increase in the acturial valuation by LIC due to increase in salaries and wages, as explained in the preceding paragraph.

(xiii). The JNPT has informed that during the year 2009-10 an amount of ₹.8.00 crores has been billed towards ITRHO charges. Assuming the same trend will continue during the projected years the ITRHO charges is projected as income based on the change in traffic during the said period.

(xiv). The JNPT has stated that the rates arrived at in the departmental estimates have been adopted for Reach Stackers and Tractor Trailers in the projected years 2011-12 and 2012-13 pending finalization of the tenders and signing of the contracts for the hired equipments.

(xv). With reference to the projection made for the year 2010-11, JNPT is levying the existing tariff for more than 9 months in the year 2010-11, which may be kept in view while revising the tariff.

8.4. A comparative position of its original proposal dated 29 October 2008 and revised proposal dated 7 July 2010 is shown in the following table:

Sl. No.	Particulars	Initial proposal Dated 29.10.2008			Revised proposal Dated 07.07.2010			
		2009-10 Estimates	2010-11 Estimates	2011-12 Estimates	2009-10 Actuals	10-11 Estimates	11-12 Estimates	12-13 Estimates
1.	Traffic:							
	Containers (TEU)	1225000	1225000	1225000	776222	780000	1030000	1030000
	Liquid (Tonnes)	4000000	4000000	4000000	6627475	6000000	5500000	5500000
	Bulk (in tonnes)	675000	675000	675000	1038678	1020000	800000	800000

	Vehicles (Nos)	-	-	-	756	-	-	-
	Vessels (Nos)	2486	2535	2603	2736	2751	2864	2976
2.	Operating Income at existing rates (Rs. in Lakhs)	51862.09	52406.32	53089.97	47679.49	47433.69	55235.33	56290.24
3.	Total Operating cost (In lakhs)	26794.84	28115.47	29610.89	23591.37	27233.85	30856.72	33473.72
4.	Depreciation	10721.88	12856.66	13871.95	8820.96	10072.65	11078.93	11367.43
5.	Overheads	8104.34	8424.38	8757.87	8446.33	9058.62	9641.66	10568.90
6.	Finance & Miscellaneous income	35.00	35.00	35.00	25.22	23.67	24.56	25.48
7.	Finance & Miscellaneous expenses	1446.81	1609.31	1730.67	2399.18	3546.92	3680.29	3818.66
8	Capital employed	100003.93	127801.85	153033.40	80190.74	84804.36	85245.78	77790.16
9.	Return on capital employed	16000.63	20448.30	24485.34	12830.52	13568.70	13639.32	12446.43
10	Net Surplus /(Deficit) after return at existing rate (Rs. in lakhs)	(11171.39)	(19012.80)	(25331.76)	(8383.65)	(16023.39)	(13637.03)	(15359.42)
11.	Net Surplus/ (Deficit) as a percentage of operating income	(-)21.54%	(-)36.28%	(-)47.71%	(-)17.58%	(-)33.78%	(-)24.69%	(-)27.29%
12.	Average Net Surplus / (Deficit) as a percentage of operating income	(-)35.28%				(-)28.32%		

9.1. A joint hearing in this case was held on 9 July 2010 at the office of this Authority in Mumbai. The JNPT made a power point presentation of its revised proposal. At the joint hearing, JNPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

9.2. As decided at the joint hearing, a copy of the revised proposal dated 7 July 2010 was forwarded to the concerned user organizations for their comments. The MANSA, JNPT LCBUA & BCCI and GTIPL have responded referring to the proceedings of the Joint hearing.

9.3. As per the decision taken at the joint hearing, the JNPT was requested to furnish additional information / clarifications. The JNPT has responded. The additional information / clarifications sought and the response of JNPT are summarized below:

Sr. No.	Additional information / clarifications sought	Response of JNPT
(i).	Assessment of capacity with detailed calculation duly taking into consideration the productivity improvement envisaged and capital expenditure projected.	The capacity has been assessed as per the guidelines of Ministry of Shipping vide its letter No. DW/DTO-2/2009, dated 28 July 2009 and 13 April 2010. The yearwise capacity of the container terminal operated by JNPT is as follows: Year: 2009-10, 2010-11, 2011-12, 2012-13 TEUs in Million: 1.2, 1.00, 1.30, 1.52 [JNPT has produced a statement showing the capacity of the three container berths at 0.924 Million TEUs and capacity of the SWB at 0.073 Million TEUs as on 31.03.2010. The stated capacity of 0.997 Million TEUs as on 31.03.2010 is based on the number of container berths, average ship berthday output and berth occupancy at 70% for

container berth and 60% for SWB. The statement further shows the following:

	(in Million TEUs)
(a). Capacity as on 31.03.2010	0.997
Augmentation of capacity due To procurement of one RMQC In 2010-11	0.15
Augmentation of capacity due To procurement of 3 RMQCs in replacement of 3 old RMQCs in 2010-11	0.15
Total capacity in 2010-11	1.297
(b). Capacity for the year 2011-12	
Capacity addition in 2011-12	NIL
Therefore, total capacity in 2011-12	1.297
(c). Capacity for the year 2012-13	
(i).Augmentation of capacity by Acquiring 3 RMQCs in 2012-13 At main container berth	0.15
(ii). Augmentation of capacity at SWB due to shifting of 3 existing RMQCs from main container Berth to SWB	0.070
(iii). Capacity as of the year 2011-12	1.297
Total capacity for the year 2012-13	1.517

(ii). Productivity details for the last year and expected productivity parameters for the next 3 years.

The details are as given blow:

Particulars	Units	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Traffic	Lakh TEUs	7.76	7.80	10.30	10.30
Avg. Berth Stay	Days	1.15	1.15	1.00	0.99
Turn amd time on port a/c	Days	1.49	1.46	1.29	1.26
Gross crane produc.	Move per hour per Crane	15.03	14.00	17.5	19.5

Note: 1. Increase in crane productivity is due to installation of state of the art new equipment in

<table>
<tr><td></td><td></td><td>phased manner.

2. The productivity of the terminal also depends upon the type of vessel, construction of vessel and its parcel size.</td></tr>
<tr><td>(iii).</td><td>Detailed justifications for the traffic forecast assumed in the revised proposal. The traffic forecast should be compared with the projections contained in the Business Plan of the port and variations, if any, should be explained with reasons.</td><td>In view of global recession the traffic projections as projected in the Business Development Plan of the port needed further review. On review, the revised traffic projection are as follows:
In Million TEUs
<table>
<tr><th>Year</th><th>2009-10 Actuals</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td colspan="3">Estimates</td></tr>
<tr><td>Traffic proj. as per Business dev. Plan for JN Port</td><td>5.19</td><td>5.93</td><td>6.75</td><td>7.70</td></tr>
<tr><td>Re-assd traffic proj. for JN port</td><td>4.06</td><td>4.20</td><td>4.39</td><td>4.60</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>(iv).</td><td>Details of transaction from the escrow account during the last 3 years along with the estimated position for the next 3 years. Project-wise details of capital expenditure incurred / to be incurred from the escrow account should be furnished.</td><td>Capital expenditure incurred / to be incurred from the escrow account
(Rs. in Crores)
<table>
<tr><th>Year</th><th>Amount</th><th>Purpose</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>85.67</td><td>Roads</td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>1.00</td><td>Capital dredging</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>366.00</td><td>12.5% scheme for rehabilitation of Project Affected Persons & capital dredging</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>400.00</td><td>Capital dreding</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>852.67</td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>(v).</td><td>Detailed note analysing the need to continue with the differential rates for port dues for bulk cargo and other vessels.</td><td>In the notified tariff for port dues, rates have been kept at higher level for bulk vessels followed by container, car carriers and other vessels. Earlier, port dues were being levied on the basis of NRT and pilotage and berth hire on the basis of GRT. Subsequently, it was decided to rationalize and to levy all the charges on the basis of GRT of vessels. Ministry whilst communicating the said direction also indicated that on account of such conversion the revenue implication due to the conversion should be neutral and there should not be any higher charges due to said levy on the GRT basis. Accordingly, the ratio of NRT to GRT in respect of different type of vessels calling at the port was determined and the port dues rate was arrived at</td></tr>
</table>

9.4. At the joint hearing, the MANSA raised an issue regarding the necessity to prescribe suitable conditionalities governing shifting of vessels. The MANSA agreed to immediately furnish a note in this regard to JNPT. The JNPT was advised to examine the suggestions of MANSA and furnish its response to Authority. The JNPT has stated in this regard that the suggestions of MANSA regarding conditionalities governing shifting of vessels is being examined separately and shall be replied in due course. However, we have not received the response of JNPT till finalization of this case.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The existing Scale of Rates (SOR) of JNPT was approved in September 2006 with the validity till 31 March 2009. Considering the revenue surplus position for the port as a whole and for individual activities, 30% reduction in the then existing vessel related charges and 15% reduction in the then existing container related charges was effected. Though the next review of tariff of JNPT was due from 1 April 2009, considering the significant variation in actual performance during the year 2006-07 vis-à-vis estimates considered while reviewing the tariff in September 2006, it was decided to review the tariff at JNPT ahead of the schedule and JNPT was advised to file a tariff proposal on or before 31 March 2008. The JNPT filed its tariff proposal in October 2008 and subsequently furnished the draft Scale of Rates in December 2008 which was taken up on consultation.

The validity of the Scale of Rates of JNPT was extended from time to time beyond 31 March 2009, till 30 September 2010 with a condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the JNPT for the period post 1 April 2009 will be set off fully in the tariff to be fixed for the next tariff cycle.

The revised proposal filed by JNPT vide its letter dated 7 July 2010 and the draft Scale of Rates filed subsequently in December 2010 along with the clarifications / additional information / documents furnished by the port subsequently till the finalisation of the case is taken up for consideration in this analysis.

(ii). The existing tariff of the JNPT was fixed in September 2006 relying on the estimated financial / cost position for the years 2006-07 to 2008-09. As mandated by clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005, this Authority is required to review the actual physical and financial performance of the Major Ports / Private Operators thereat, at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing prevailing tariff.

The JNPT has operated the facilities during the year 2009-10 also applying the tariff fixed in September 2006. Therefore, the actual physical and financial performance of the JNPT during the years 2006-07 to 2009-10 are discussed in the following paragraphs.

(iii). (a). The actual traffic handled by the JNPT from 2006-07 to 2008-09 vis-à-vis the estimates relied upon during the last revision of tariff are tabulated below:

Year	Containers (in TEUs)			Bulk cargo (in tones)		
	Estimate	Actual	Variation	Estimate	Actual	Variation
2006-07	888400	1305062	46.90%	704000	626990	-10.94%
2007-08	870000	1260923	44.93%	600000	746325	24.39%
2008-09	995000	1063435	6.88%	200000	825851	312.92%
Total	**2753400**	**3629420**	**31.82%**	**1504000**	**2199166**	**46.22%**

As can be seen from the above table, the variation in traffic is positive. The aggregate variation in actual container traffic compared to estimates works out to 31.82% for the years 2006-07 to 2008-09. During the last review of tariff at JNPT, some of the user associations commented that the traffic estimates of JNPT was on the lower side and conservative and JNPT also did not substantiate the reason for considering lower traffic projections. Therefore, it was stated in the last order that if any additional surplus is found to have accrued to JNPT due to variation of actual performance in traffic, such advantage accrued to JNPT will be set off fully in the next review. Since the variation between the actual traffic handled and estimated traffic during the said three years is more than 20%, full

additional surplus for the years 2006-07 to 2008-09 is to be adjusted, which is discussed in the later part of this analysis.

(b). The operating income, operating expenses and management overheads have been considered as per the annual accounts for the years 2006-07 to 2008-09, subject to the following adjustments.

(i) The JNPT has considered the Royalty received from the private CFS operator under container handling income stating that CFS operator is not a BOT operator. The private CFS operator (M/s.Speedy Multimodes Ltd.) at JNPT is not a BOT operator, as already clarified by this Authority vide its Order dated 30 December 2009 passed in the case of a proposal filed by the JNPT for revision of rates for operations at its CFS / Buffer Yard. However, clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005, which stipulates transfer of Royalty / Revenue share receipts to Escrow Account, is not confined only to such receipts from BOT operators but general in application. Therefore, this item has been excluded from the container handling income and considered as 'Royalty / Revenue share' receipt of the port which is taken under the Escrow Account.

(ii) As per clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005, the revenue share / royalty receivable by the port should be applied first to meet the cost of surplus labour, if any. At least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account and utilised for the purpose of creation and / or modernisation of port infrastructure facilities within a period of five years. As reported by JNPT, there is no surplus labour at the port. Further, the JNPT has transferred entire royalty / revenue share receipts during the said years to Escrow Account. During the last review of tariff at JNPT in September 2006, the JNPT was permitted to transfer the 100% royalty / revenue share receipts to Escrow Account since no maximum ceiling is stipulated in the guidelines for such transfer. The accumulation in Escrow Account as at the end of the year 2008-09 stands at ₹102639.37 lakhs. Considering the 5 years time allowed for utilisation, the accrual in the year 2005-06 should be utilised within the year 2009-10. Therefore, the Royalty / Revenue share receipts during the years 2006-07 to 2008-09 have not been included under the head of income in the respective years.

(iii) The JNPT has not considered the income received from the BOT operators other than Royalty / Revenue share in the cost statements. In this regard, the port has stated that major part of such other income is relating to recovery of electricity and water charges and CISF related expenses from the BOT operators and it has not considered both income and expenses on this account. With a view to consider the financial / cost position of the port as whole, both income and expenses on this account have been reckoned with in the past period analysis.

(c). During the last review of tariff, the JNPT calculated depreciation as per the provisions of the Companies Act from the year 2005-06 onwards, as stipulated in the tariff guidelines. The JNPT has maintained the same position in this tariff revision also and has furnished workings for depreciation as per Companies Act from the year 2005-06 onwards. The depreciation for the year 2005-06 as per Companies Act reported by JNPT and considered during the last review was at Rs.75.92 crores. However, it is seen from the workings now furnished by the JNPT that the depreciation for the same year is reported at Rs.82.32 crores, resulting in reduction in the opening net block of assets for the year 2006-07 to the

extent of Rs.6.40 crores. The reason for the difference in actual depreciation claimed earlier and furnished now remains unexplained.

It is further seen from the workings furnished by the JNPT that depreciation on all additions and deletions to the gross block during all the years (2005-06 to 2012-13) has been computed for the full year without taking into account the actual date of commissioning or deletion of individual assets. As per the Companies Act, the depreciation on additions and deletions shall be calculated on a pro rata basis from the date of such addition and in the case of deletion, upto the date on which the asset is sold, demolished or destroyed as the case may be. In the absence of details regarding actual date of addition or deletion of individual assets, the position reported by the JNPT is relied upon from the year 2006-07 onwards.

(d). The JNPT has considered only two items of Finance and Miscellaneous income, viz. 'Income from launch pass' and 'Income from auction sale' in the cost statements. The other regular items of Finance & Miscellaneous Income reported in the annual accounts of JNPT are penalty for short fall in throughput, profit on sale of assets, Income from gas agency, income from auction sale and sale of unserviceable materials. Maintaining consistency with the position adopted in the last review, all the items of Finance & Misc. Income as per annual accounts excluding interest from investment and loans and interest on staff advance have been considered. The income accounted towards penalty for shortfall in MGT has also been considered in line with the position adopted in the last review.

(e). Likewise, the JNPT has considered only two items of Finance & Miscellaneous Expenses, viz. pension and gratuity contribution as per actuarial valuation and expenses on launch hire in the cost statements. The other items of Finance & Miscellaneous expenses include gas agency expenses, bank charges, guest house expenses, etc. In line with the approach adopted for Finance & Miscellaneous income, all expenses, excluding interest on loans, as reflected in the annual accounts of the said three years have been considered in the past period analysis.

(f). The JNPT has furnished workings for activity wise capital employed for all the years from 2005-06 to 2012-13 along with calculation of depreciation. It is seen from the workings furnished by the JNPT that it has not adjusted the accumulated depreciation of the deleted assets in arriving at the closing accumulated depreciation for all the years from 2005-06 to 2010-11, resulting in understatement of closing net block of assets at the end of each year. Though this was pointed out to the JNPT officials in an officer level meeting with an advice to furnish clarifications / additional information on the gaps found in their revised proposal, the requisite details in this regard were not received from port. In the absence of requisite details, the closing net block position as reported by the JNPT is considered from the year 2006-07 onwards.

Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines of March 2005 stipulate that the net block of assets should be segregated into business assets/facilities, business related assets/ facilities and social obligation assets/facilities and prescribe a differential rate of return for each category of assets/facilities. The JNPT has taken a stand that the port considers all assets as business assets. However, to a specific query in this regard pointing out that the asset register of JNPT contains a number of items like Quarters, Schools, Hospital, Canteens, Restrooms, Shopping Centres, etc. which need to be segregated from the business assets, the JNPT has reiterated its stand and has stated that the Quarters, Hospital,

Schools, Canteens, Shops, etc. are also used by general public from the vicinity, port users, customs officers, contract labourers, etc. There are no hotels or any nodal hospitals, schools, within the radius of 15 Kms. and within the vicinity of the port and these facilities have been provided to improve the efficiency of the workforce as also to promote trade. Though the port has justified the necessity of providing the basic facilities in the vicinity of the port, strict application of tariff guidelines warrants classification of these assets / facilities into business related assets and social obligation assets, as the case may be. Further, during the last revision of tariff, the JNPT had stated that school building and hospital equipment may be considered under business related assets and furnished the value of net block of these assets as on 31 March 2005 as ₹668.42 lakhs. In the last review of tariff at JNPT in September 2006, value of hospital building is considered on ad hoc basis at ₹1000.00 lakhs and included the same as business related assets for the purpose of allowing risk free return. In this tariff revision exercise also, we have maintained the quantum of business related assets at ₹1668.42 lakhs as adopted in the last review of tariff at JNPT, in the absence of requisite details like the gross block, accumulated depreciation and closing net block of these assets as on the end of the respective years. However, the JNPT is again advised to classify the assets into the three categories as stipulated in the guidelines.

The working capital for the purpose of capital employed has been considered as per norms prescribed in the tariff guidelines. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes norms for admissibility of working capital. The details of working capital considered are as follows:

(i) As per the norms, two months' estate income and two months' terminal charges payable by Indian Railways are the limit for allowable sundry debtors. The terminal charges payable by Indian Railways are not relevant in the case of JNPT. Two month's estate income on the basis of annual accounts has been considered as the value of sundry debtors.

(ii) The limit on inventory for capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption and the limit on other items of inventory is six months' average consumption of stores excluding fuel, as stipulated in the tariff guidelines of March 2005. The JNPT considers capital spares as a part of Fixed Assets. The consumption of capital spares during the years 2006-07 to 2009-10 is reported as 'Nil'. Six months' actual consumption of other stores during the said years has been considered as the value of inventory.

(iii) The limit on cash balance prescribed in the tariff guidelines is one month's cash expenses. The cash balance is considered at one month's actual operating expenses and management and general expenses excluding depreciation during the years 2006-07 to 2008-09.

(iv) The items of current liabilities relevant to the current assets are considered as reflected in the annual accounts for the years 2006-07 to 2008-09.

(v) Considering the admissible level of current assets and current liabilities, the working capital for these three years is found to be negative and, therefore, considered as 'Nil'.

(g). Considering the installed capacity of the port for container activity and bulk activity as reported in the annual accounts for the years 2006-07 to

2008-09, the capacity utilization for the said years 2006-07 to 2008-09 works out to 105.49%, 93.95% and 79.92% respectively. Accordingly, return on capital employed for the said three years is allowed at the maximum rate on business assets and at risk free rate on business related assets applicable for the respective years.

(h). Subject to the above adjustments, the Net surplus / (deficit) position after return for the years 2006-07 and 2007-08 shows surplus of ₹18787.79 lakhs and ₹7903.56 lakhs respectively while the position tumbles in the year 2008-09 to a marginal deficit of ₹180.53 lakhs. The reason for deficit position in the year 2008-09 appears to be due to drop in container traffic handled compared to the previous two years and increase in operating expenses and management overheads. The aggregate net surplus for the years 2006-07 to 2008-09 works out to ₹24510.82 lakhs.

(i). The variations in the actual performance of JNPT compared to the estimates, in respect of key parameters, are furnished in the table given below:

(Rs. in lakhs)

Particulars	2006-07 to 2008-09 (Aggregate)		
	Estimates	Actuals	Variance
Container traffic (in TEUs)	27,53,400	36,29,420	+31.82%
Bulk cargo traffic (in tonnes)	15,04,000	21,99,166	+46.22%
Operating Income	131,278.59	171,225.96	+30.43%
Operating Expenses	49,324.72	68,576.14	+39.03%
Management & Gen. Expenses	14,139.99	20,060.29	+41.87%
Capital Employed	272,376.44	188,181.64	- 30.91%
Rate of Return on Capital Employed	23.96%	29.04%	+21.22%

Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 while prescribing performance variation of + or – 20% for adjustment of past surplus, stipulates review of both physical and financial performance. In this case, all the key parameters show a variation of more than 20%. As brought out earlier, the last Order passed in September 2006 specifies that, the advantage accrued to JNPT due to variation in actual traffic will be set off fully in the next review and will not be considered in terms of clause 2.13 of the revised tariff guidelines. Accordingly, the entire additional surplus of ₹24510.82 lakhs for the period from 2006-07 to 2008-09 should be adjusted.

(j). Further, it has been recorded in para 14 (xxii) of the Order relating to last review of tariff at JNPT in September 2006 that though the cost position warranted reduction to the extent of approximately 60% in the existing vessel related charges and 15% in the existing container related charges, an across-the-board reduction of 15% in the then existing container related charges and 30% in the then existing vessel related charges was only effected considering the infrastructure development proposals initiated by JNPT at that time. However, it was stated in the said Order that the additional surplus, left unadjusted is to be assessed at the end of the tariff validity period and set off fully in the tariff to be fixed for next cycle commencing from the year 2009-10. It was also stated that the additional surplus earned during the year 2006-07 due to operation of the pre-revised rates upto the date of effective implementation of the Order would be fully adjusted in the next tariff cycle. The total estimated surplus for the years 2006-07 to 2008-09 was at ₹45156.76 lakhs, out of which the impact of reduction effected in the last Order at the estimate level was to the extent of ₹21210.64 lakhs, leaving an unadjusted balance of ₹23946.12 lakhs at the estimate level. The year-wise break-up for this unadjusted surplus works out to ₹11540.17 lakhs, ₹5316.93 lakhs and ₹7089.02 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09 respectively, which

includes the additional surplus earned by JNPT in the year 2006-07 due to operation of the old higher rates till the implementation of the revised rates. The actual surplus for the years 2006-07 to 2008-09 amounting to Rs.24510.82 is inclusive of the total unadjusted balance of ₹ 23946.12 lakhs as stated above and should be adjusted in the current tariff cycle.

It is relevant to mention here that during the recent revision of tariff at NSICT and GTIPL, the private container terminal operators at JNPT, the past surplus was considered for adjustment over a period of five years. However, there are specific mentions made in the last Order passed by this Authority in September 2006 for review of tariff at JNPT for adjustment of full surplus in the next review. The options of adjustment of entire past surplus in the current tariff cycle vis-à-vis spreading over the adjustment for a period five years are weighed and it is felt that it may not be necessary to adopt a different yardstick for JNPT. Accordingly, the net additional surplus of ₹.24510.82 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09 is set off over a period of five years.

(iv). As stated earlier, the validity of the existing SOR expired on 31 March 2009 and the extension granted beyond this date was subject to the condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the JNPT for the period post 1 April 2009 will be set off fully in the tariff to be fixed. Keeping this stipulation in view the actual performance of the port during the year 2009-10 is analysed in the following paragraphs.

The actual traffic handled during the year 2009-10 is reported at 776,222 TEUs and 10,39,737 tonnes of bulk cargo. The operating income reported in the audited annual accounts, excluding Royalty / Revenue share receipts, is Rs.52152.00 lakhs.

The direct operating expenses, depreciation, management & administration overheads, finance & miscellaneous income and finance & miscellaneous expenses are considered following the approach adopted for the years 2006-07 to 2008-09, as explained earlier. Accordingly, the direct operating expenses and management and general expenses is considered at ₹27,712.55 lakhs and ₹8445.93 lakhs respectively as reflected in the annual accounts. The depreciation as per Companies Act as furnished by JNPT is considered at ₹9372.97 lakhs. The Finance & Miscellaneous Income (excluding interest on investments and interest on staff advance) and Finance Miscellaneous Expenses (excluding interest on loans) is considered at ₹1847.92 lakhs and ₹2576.03 lakhs, as reflected in the annual accounts.

The value of Net Fixed Assets as at 31 March 2010 is considered at ₹48,465.73 lakhs, after deducting an amount of ₹8576.40 lakhs towards gross value of assets created from Escrow Account from the closing net block of ₹57,033.19 lakhs as furnished by JNPT. It is seen from the details furnished by the JNPT that the assets funded from Escrow Account comprise of Wharves, Roads and Bridges. For the subsequent years 2010-11 to 2012-13, the Written Down Value of these assets are deducted from the closing net block after allowing depreciation as per Companies Act, as per details furnished by JNPT. The net working capital for the year 2009-10, arrived at as per norms, is found to be negative and hence considered as 'Nil'. The actual capacity utilisation at JNPT during the year 2009-10 is found to be 60.91%. Hence, the maximum permissible return of 16% is allowed on the business assets and risk free rate of return of 6.10% is allowed on the business related assets, following a similar approach adopted for the years 2006-07 to 2008-09. The net position after return for the year 2009-10 works out to a deficit of ₹1696.90 lakhs which is adjusted against the additional surplus of Rs.24510.82 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09, and the balance surplus of ₹ 22813.92 lakhs is to be set off over a period of five years commencing from this tariff cycle, as brought out earlier. The relevant tariff cycle in this case would be

the years 2010-11 to 2012-13. The adjustment of past surplus is shown in the cost statements only for the years 2011-12 and 2012-13, as the year 2010-11 is already over.

(v) (a). The JNPT projected the container traffic for the years 2008-09 to 2011-12 at 12.25 lakhs TEUs for each year in its proposal filed in October 2008. In the revised proposal filed by the port in July 2010 with actuals upto 2009-10 and including estimates for the year 2012-13, it has modified its earlier traffic projections to 7.80 lakhs TEUs, 10.30 lakhs TEUs and 10.30 lakhs TEUs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. It is noted that the actual traffic handled by the JNPT during the years 2008-09 and 2009-10 was at 10.63 lakhs TEUs and 7.76 lakhs TEUs respectively as against the initial estimate of 12.25 lakhs TEUs each for the same years. When sought to justify the traffic forecast assumed in the revised proposal compared with business plan of the port, JNPT has stated that in view of the global recession the traffic projections made in the business plan was further reviewed and revised to 42.00 lakhs TEUs and 43.90 lakhs TEUs and 46.00 lakhs TEUs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. It is seen that the revised traffic projection details furnished by the JNPT is for the entire JNPT, including terminals operated by NSICT and GTIPL. The share of each terminal in the total projection for the years 2010-11 to 2012-13 as furnished by JNPT is given below:

Terminal	2010-11	2011-12	2012-13
JNPT	7.30	10.30	10.30
NSICT	16.30	15.00	15.20
GTIPL	17.90	18.60	20.50
Total	**42.00**	**43.90**	**46.00**

(b). The GTIPL has stated that though its quay side capacity has gone upto 1.80 million TEUs, considering other constraints such as market condition, labour productivity and evacuation, the terminal would be able to handle 1.60 to 1.80 million TEUs in the next two years and indicated diversion of some traffic from its terminal to JNPT in view of the capacity additions proposed by the JNPT.

The BCCI has also expressed its reservations on the traffic projected by the JNPT. It has stated that considering the growth rate from the year 2005-06 to 2007-08 and current economic recovery path, the traffic estimates in respect of the terminal operated by JNPT should be 10.47 lakhs TEUs, 12.61 lakhs TEUs and 14.00 lakhs TEUs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.

(c). Subsequently, the JNPT furnished the actual traffic handled by it from April 2010 to January 2011 in the year 2010-11 as 713110 TEUs. The traffic for the next two months in the year 2010-11 is estimated based on the average actual monthly traffic from April 2010 to January 2011 and the total estimated traffic for the year 2010-11 is considered at 8,55,732 TEUs as against the 7,80,000 TEUs estimated by JNPT. That being so, the traffic estimates furnished by JNPT for the next two years 2011-12 to 2012-13, are relied upon in this analysis.

(d). The JNPT has estimated bulk cargo traffic of 10.20 lakhs tonnes for the year 2010-11 and 8.00 lakhs tonnes each for the years 2011-12 and 2012-13. The actual bulk cargo traffic handled by JNPT from April 2010 to January 2011 is reported at 10.12 lakhs tonnes. The estimated traffic for the year 2010-11 is, therefore, revised with the actual traffic handled up to January 2011 and extrapolating the actuals for the next two months and considered at 12.14 lakhs tonnes.

With regard to the reduced level of estimated throughput of 8.00 lakhs tonnes each for the years 2011-12 and 2012-13, the JNPT has reported that the Shallow Draught Berth (SDB), where bulk cargo is being handled; is proposed for mechanisation by shifting of RMQCs from Main Container Berth to SDB and, therefore, the scope of handling bulk cargo would reduce in future. Relying on this reported position, the reduced level of traffic estimates for the years 2010-11 and 2012-13 are considered without any change.

(e). The traffic estimates of JNPT in respect of NSICT, GTIPL and BPCL are relied upon in this analysis and considered for the purpose of estimation of vessel related income for JNPT and estimation of Royalty / Revenue share receipts to JNPT from these terminal operators.

(vi). (a). The JNPT has estimated the operating income for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actual income earned from the respective activities during the year 2009-10. The income from container handling activity at the existing tariff is estimated for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actual container handling income realised during the year 2009-10 adjusted for the estimated traffic volume in TEUs for the years 2010-11 to 2012-13. As stated earlier, the JNPT has considered the estimated royalty receipts from the private CFS operator under container handling income stating that the CFS operator is not a BOT operator. For the reasons stated earlier, the estimated royalty receipts from the private CFS operator are not considered under operating income. However, following the approach adopted by the JNPT for the royalty / revenue share receipts from the BOT operators, 100% of the estimated royalty / revenue share receipts from the private CFS operator are also taken to the Escrow Account.

(b). The income from bulk cargo handling activity is also estimated based on the actual traffic and income for the year 2009-10 adjusted for estimated traffic for the years 2010-11 to 2012-13. While the income from bulk cargo for the year 2010-11 is increased based on the revised estimated traffic for the said year, the estimates for the next two years are considered as furnished by JNPT.

(c). The JNPT has estimated vessel related income also on the basis of actual income earned during the year 2009-10. The aggregate GRT of vessels under five major categories, viz. JNPCT container vessels, JNPT cement vessels, NSICT vessels, GTIPL vessels and BPCL vessels for the years 2010-11 to 2012-13 is estimated based on the actual aggregate GRT of respective group of vessels obtained during the year 2009-10 adjusted for estimated traffic volume for the years 2010-11 to 2012-13. The actual income earned by the port during the year 2009-10 under vessel related tariff items like Port Dues, Pilotage & Towage, Berth hire charges and Other vessel related income are extrapolated for the subsequent years 2010-11 to 2012-13 using the actual aggregate GRT for 2009-10 and estimated aggregate GRT for the subsequent 3 years on proportionate basis.

The JNPT has further adjusted the estimated vessel related income for exchange rate fluctuation by considering the actual (average) rate of ₹47.48 per US$ for the year 2009-10 and estimated exchange rate of ₹ 44.63 per US$ for the years 2010-11 to 2012-13. The JNPT has stated that the exchange rate considered for the projections are based on the average of the annual US$ average rate for the three financial years 2007-08, 2008-09 and 2009-10, viz. ₹44.63 per US$. This Authority follows a uniform method of considering the exchange rate prevailing at the time of finalisation of tariff cases for conversion of dollar denominated

rates in Indian Rupee for estimation purpose. Though the volatile market condition is cited as the reason by the JNPT for considering the average rate and the argument is also supported by the GTIPL, it is felt that average rate of last 3 years cannot be considered as an indicator for the future exchange rate estimation. Therefore, the approach adopted in considering the exchange rate for conversion of vessel related income is maintained in this case. Accordingly, the estimated vessel related income up to January 2011 in the year 2010-11 is adjusted with the average of actual rates prevailing during the period from April 2010 to January 2011 at ₹45.65 per US$, based on the daily exchange rate details furnished by the JNPT. The estimated income for the remaining two months in the year 2010-11 and the estimated income for the years 2011-12 and 2012-13 are adjusted with the exchange rate of ₹45.64 per US$ prevailing at the time of analysis of this case.

(d). The JNPT has estimated the Estate related income for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actual estate related income earned during the year 2009-10 with 2% annual escalation per annum (compounded) as per the Land Policy Guidelines 2004, except in the case of lease rentals receivable from GTIPL. The actual lease rental from GTIPL accounted by the JNPT for the year 2009-10 is escalated by 5% p.a. as per the License Agreement entered into with GTIPL. The recovery of electricity charges and water charges are considered by JNPT under estate related income. The estimates of such income for the years 2010-11 to 2012-13 are also considered subject to moderation of escalation factors considered by the JNPT.

An escalation factor of 10% is considered by JNPT over actuals of 2009-10, for income estimation purpose on account of recovery of electricity charges for the years 2010-11 to 2012-13. The 10% escalation is considered for the year 2010-11 based on the increase in electricity cost in 2009-10 vis-à-vis 2010-11 considered in the estimated power cost. For the next two years, applicable escalation rate of 3.76% p.a. is considered over the estimate of 2010-11, taking the year 2010-11 as the base.

The estimated recovery of water charges for the three years 2010-11 to 2012-13 are escalated with 3.76% p.a. over the actual of 2009-10, taking the year 2009-10 as base. The estimated miscellaneous estate related income for the said three years is kept at the same level of 2009-10, as furnished by JNPT.

The rates for estate rental are to be determined as per the Land Policy Guidelines announced by the Government. Inspite of repeated reminders from us and assurance given by the JNPT from time to time, the port has not filed any proposal for revision of estate rentals at JNPT so far. Nevertheless, the estimated income from estate rentals are considered in this exercise only to ascertain the overall financial/cost position of the port and to see whether the surplus, if any, arising from this activity could be utilized to cross-subsidize other deficit making activities, as provided in clause 2.11.5 of the tariff policy guidelines.

(e). The estimated Royalty / Revenue share receipts from the BOT operators furnished by JNPT for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actual royalty / revenue share receipts for the year 2009-10 adjusted for estimated throughput of the respective BOT operators for the years 2010-11 to 2012-13 are relied upon. In any case, this will not have any impact on this tariff revision exercise since the entire royalty / revenue share receipts are considered as accrual to Escrow Account, as proposed by the JNPT. As stated earlier, the estimated royalty receipt from the CFS operation for the years 2010-11 to 2012-13 is also taken to Escrow

Account. The accruals to Escrow Account and utilizations from the Escrow Account with actual from the years 2006-07 to 2009-10 and estimates for the years 2010-11 to 2012-13 are tabulated below:

Particulars	Actuals				Estimates		
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Opening Balance	7997.20	27529.48	61801.38	102639.37	146126.18	203689.34	261456.77
Add: Royalty / Revenue share receipts during the year	19532.28	34271.90	40837.99	52054.27	57563.16	57767.43	62723.04
Sub total	27529.48	61801.38	102639.37	154693.64	203689.34	261456.77	324179.81
Less: Utilisations during the year	0.00	0.00	0.00	8567.46	0.00	0.00	0.00
Closing Balance	**27529.48**	**61801.38**	**102639.37**	**146126.18**	**203689.34**	**261456.77**	**324179.81**

As stated earlier, as per the tariff guidelines, the accumulations in the Escrow Account in a particular year should be utilised for infrastructure development within five years. Accordingly, the estimated accruals up to 2008-09 amounting to Rs.102639.37 lakhs should be utilised within the year 2012-13. After deducting the amount actually utilised during the year 2009-10 amounting to Rs.8567.46 lakhs, the balance amount to be spent during the years 2010-11 to 2012-13 works out to Rs.94071.91 lakhs. The JNPT has stated that it proposes to utilize the Escrow Account accumulations for the capital dredging project at a revised estimated cost of Rs.1300 crores and Rs.241.00 crores towards allotment of land to the Project Affected Persons. Therefore, the accruals to the Escrow Account up to 2008-09 are not considered as operating income in this tariff revision exercise. However, the actual amount spent from Escrow Account during the years 2010-11 to 2012-13 will be assessed during the next tariff review and unutilised amount, if any, will be considered as operating income.

(f). As brought out earlier, the JNPT has not considered the income received from the BOT operators other than Royalty / Revenue share during the years 2006-07 to 2009-10 for the purpose of tariff fixation as well as not considered any estimated income in this regard for the years 2010-11 to 2012-13. Since we have recognised such other income received from the BOT operators in the past period and in order to consider the comprehensive financial / cost position of the port as a whole, the estimated income on this account for the years 2010-11 to 2012-13 is taken at par with actual income realised during the year 2009-10. The expenses corresponding to such income is also estimated for the years 2010-11 to 2012-13 at the level of 2009-10 actuals without allowing any escalation, on the premise that any escalation in the expenses would be fully compensated by the corresponding recovery from the BOT operators.

(vii). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of whole sale price index (WPI) for all commodities. The JNPT had, in its proposal of October 2008, stated that the then prevailing inflation factor of 4.6% was not in line with the real conditions and a higher percentage should be allowed by TAMP while processing the JNPT proposal. In the revised proposal of July 2010, JNPT has stated that even though the current inflation rate is in the range of 6% to 12% from 2007-08 to 2009-10, in the tariff revision proposal ROCE of 16% and inflation factor of only 3.76% have been considered for the projections as per TAMP guidelines. However, it has also stated that it has considered higher rates of

escalation for certain items of expenses like salaries & wages, electricity & fuel charges, pension & gratuity, etc. and offered its justification in support of the same. The estimates of operating expenses are discussed in the following paragraphs.

(viii). Container handling activity

(a). The JNPT has considered 10% annual escalation over the actual Salaries & Wages for the year 2009-10 for estimating the said item of expense for the years 2010-11 to 2012-13. Subsequently, the port has furnished the revised estimate of salaries & wages for the year 2010-11 for the port as a whole at ₹10,892.96 lakhs factoring the officers' pay revision announced by the Government in August 2010 and considering actual salaries & wages upto December 2010. The revised estimate for salaries & wages furnished by the JNPT for the year 2010-11 is relied upon and the estimates furnished by the JNPT for the next two years are moderated by applying 3.76% annual escalation taking the estimate for 2010-11 as the base.

(b). The JNPT has considered 10% annual escalation over the actual power cost for the year 2009-10 for estimating the power cost for the years 2010-11 to 2012-13. Subsequently, the port has furnished the actual power cost for the period from April 2010 to December 2010. The estimated power cost furnished by the JNPT for the year 2010-11 is revised based on the actual power cost furnished by JNPT up to December 2010 by extrapolating the same for the next 3 months. The estimates for the next two years 2011-12 and 2012-13 are, however, moderated applying the escalation factor of 3.76% p.a. taking the estimate of year 2010-11 as the base. The JNPT has not furnished the details of units consumed and average cost per unit in the format prescribed in the cost statement. In the absence of such details, we are not in a position to evaluate the efficiency in terms of units consumed per TEU and average cost per TEU. The reason for not furnishing the requisite details is not furnished especially when the private terminal operators at JNPT are able to furnish such details. Therefore, JNPT is advised to furnish complete details in the prescribed format in next review of its tariff.

(c). The JNPT has considered 10% annual escalation over the actual fuel cost for the year 2009-10 for estimating the fuel cost for the years 2010-11 to 2012-13. The JNPT has quoted the actual escalation in fuel price from January 2009 to June 2010 in support of considering higher rate of escalation by it. However, since the JNPT has not furnished the consumption and average unit cost of fuel for the relevant years, we are not in position to revise the estimated fuel cost taking into account the actual unit fuel cost prevailing at the time of analysis of this case. That being so, we have moderated the estimates furnished by the JNPT for the years 2010-11 to 2012-13 in this regard applying the escalation factor of 3.76% p.a. over the actual fuel cost for the year 2009-10, by taking the year 2009-10 as base.

(d). The repairs & maintenance expenditure is estimated by the JNPT based on the actuals for 2009-10. The port has considered 50% of the expenses as variable and adjusted the same with reference to actual traffic of 2009-10 and estimated traffic for the years 2010-11 to 2012-13 and applied annual escalation of 3.76% pa. taking the year 2009-10 as the base. The balance 50% of the actual expenses of 2009-10 is directly escalated with 3.76% annual escalation (without adjusting for the estimated traffic) for estimating the expenses for the years 2010-11 to 2012-13, taking the year 2009-10 as the base. Though the JNPT has not furnished any basis for considering 50% as variable and 50% as fixed cost, the approach adopted by the JNPT is relied upon.

(e). Other Expenses:

The JNPT has considered all other direct expenses relating to container handling activity under other expenses. The major items considered under other expenses include consumption of material, water charges, minor works, employee welfare, employee incentive, hire of equipment, insurance, engineering services, Stores, PPD & others and other general office expenses like postage, printing & stationery, travelling expenses, training expenses, legal & professional charges, etc. These expenses are analysed as under:

(i) The approach adopted by the JNPT for estimation of 'consumption of material' is similar to repairs & maintenance and is relied upon.

(ii) The JNPT has estimated hire charges for a fleet of 90 Nos. Tractor Trailers and 7 Nos. Reach Stackers for which it has furnished work order copies. In respect of Reach stackers, the JNPT has considered existing rates up to January 2011 and has considered departmental estimates for estimating hire charges from February 2011 onwards, as reported by it. However, it is seen from the documentary evidence furnished by the JNPT, the present contract is extended up to July 2011. Therefore, the present rates are considered up to July 2011 and the departmental estimates furnished by JNPT are relied upon and considered from August 2011 onwards.

In respect of Tractor Trailers, the JNPT has considered existing rates up to April 2011 and departmental estimated rate from May 2011 onwards. However, the documentary evidence shows that the existing rates are valid up to March 2011 only. Therefore, we have considered existing rates up to March 2011 and considered departmental rates from April 2011 relying upon the estimated departmental rate furnished by JNPT. It is also seen that the departmental estimate for future contract considers only 80 tractor trailers instead of 90 Nos. in the existing contract. The estimated hire charges from April 2011 are adjusted accordingly.

The estimates of hire charges towards Tractor Trailers and Reach stackers are not directly linked to rate per TEU as mentioned in the work order and estimated throughput. It is reported by the JNPT that the charges payable to the contractor are based on the effective moves operated by them and also there is a minimum payment obligation on the part of JNPT. Hence, the port has calculated the estimates based on the actuals for 2009-10 adjusted for estimated throughput. The position reported by the JNPT is relied upon.

(iii) Employee incentive is estimated based on actual expenses for 2009-10 adjusted for estimated throughput without allowing escalation. The approach adopted by the JNPT is considered.

(iv) The JNPT has in its revised proposal estimated insurance cost based on actual of 2009-10 with applicable escalation factor of 3.76% p.a. The JNPT has subsequently furnished the actual insurance premium paid by it for the year 2010-11 supported with documentary evidence.. We have revised the estimate for the year 2010-11 based on the document furnished by JNPT. The estimates for the next two years are kept at the same level of 2010-11 without allowing any escalation. It is seen that the estimated insurance cost for the three years 2010-11 to 2012-13 are well within the limit of value of 1% of gross block of assets.

(v) All other expenses are estimated by JNPT based the actual expenses for the year 2009-10 with 3.76% annual escalation, taking the year 2009-10

as the base. Therefore, the estimates furnished by the JNPT for these items are considered without any change.

(ix). Bulk handling activity

The salaries & wages, power cost and repairs & maintenance are estimated by the JNPT following the same approach adopted for container handling activity. The other expenses for bulk handling activity include consumption of material, water charges, employee welfare and other general office expenses. We have maintained the same approach, as elaborated under container handling activity for estimating these expenses.

(x). Marine activity

(a). The estimates of expenses for the years 2010-11 to 2012-13 towards salaries & wages, power, fuel and repairs & maintenance furnished by JNPT are moderated following the same approach adopted in the case of 'container handling activity' as explained in the foregoing paragraphs.

(b). The JNPT has estimated the maintenance dredging expenses based on the actuals for the year 2009-10 with 3.76% annual escalation, taking the year 2009-10 as the base.

(c). The other expenses under marine activity comprise of consumption of material, manning of port crafts, hire of tugs and launches, insurance, water charges, minor works, employee welfare and other general office expenses. The estimated expenses towards manning of port crafts and hire of tugs and launches are analyzed below:

(i) The actual expenses towards manning of port crafts for the year 2009-10, which is an outsourced item, is reported at ₹653.83 lakhs in the annual accounts. The JNPT has stated that since 3 existing port crafts are discarded from April 2010, the manning contracts in respect of these crafts are dispensed with and estimated an amount of ₹107.61 lakhs uniformly for the years 2010-11 to 2012-13 towards this item of expense. The estimate furnished by JNPT is considered. However, it is seen from the workings furnished by the JNPT that the estimates furnished by it includes service tax. As per Rule 3 of CENVAT Credit Rules, 2004, a provider of taxable service shall be allowed to take credit of the service tax paid on any input service received by the provider of output services and the credit is used for payment of service tax on output services. The port may utilize the benefit available in the statute and avoid loading the burden on the users. Therefore, the service tax component included in the estimate of JNPT is excluded.

(ii) The JNPT has estimated an amount of ₹5248.27 lakhs, ₹6022.70 lakhs and ₹6091.80 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively towards hire of tugs and launches. The workings furnished by the JNPT show that the existing fleet of tugs and launches include 5 tugs and 3 pilot launches. It is seen from the documentary evidence furnished by the JNPT in support of its estimate that the period of contract is 5 years with provision for extension for another two years without any escalation in the daily hire rate. However, in respect of Tug Purnima the contract period is 10 years with an extension of 2 years, with provision for escalation of 5% p.a. in the daily hire rate. The workings furnished JNPT show that the daily hire rate is payable for all the 365 days in a year. An arithmetical error noticed in the daily hire rate considered for Tug Purnima by JNPT is rectified and the estimates furnished by JNPT are moderated by excluding the service tax

component considered by JNPT, for the reasons stated in the preceding paragraph.

The JNPT has considered additional hire charges of ₹25,000 per day towards replacement of Tug Purnima from April 2010 onwards towards. However, it has not furnished any documentary evidence in support of the additional hire charge. Therefore, the additional hire charges considered for Tug Purnima is not considered.

In addition to the above, the JNPT has considered hiring of 3 tugs, 3 pilot launches, one security launch and one multipurpose boat. It is reported that the hiring of 3 new tugs are in lieu of 3 port owned crafts discarded from April 2010. The JNPT has also furnished the documentary support for hiring 3 tugs and 1 pilot launches which are already taken on hire during the year 2010-11. In respect of the balance vessels, the port has reported that it has considered the departmental estimates as the contracts are yet to be finalized. The estimates furnished by JNPT in this regard are considered subject to exclusion of service tax component, as explained earlier. The total expenses considered towards hire of tugs and launches work out to ₹4084.64 lakhs, ₹4712.76 lakhs and ₹4755.16 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. Though the port has not furnished any justification for hiring 3 new pilot launches, one security launch and one multipurpose boat, we have considered the estimated hire charges for these additional vessels assuming that they are as per the operational requirement of the port.

(iii) The remaining items of other expenses are considered following the same approach adopted under the 'container handling activity' as explained in previous paragraphs.

(iv) The JNPT has considered a new item of expenses under marine activity towards JNPT share of expenses relating to maintenance of VTMS Tower at ₹136.21 lakhs for each of the years 2010-11 to 2012-13. The capital cost of erection of VTMS tower at JNPT end is included under additions to gross block for the year 2010-11, which is discussed in the later part of this analysis. Therefore, the estimate furnished by JNPT in this regard is considered subject to verification of actual in the next tariff review.

(xi). <u>Estate activity</u>

(a). The estimates of expenses for the years 2010-11 to 2012-13 towards salaries & wages furnished by JNPT are moderated following the same approach adopted in the case of 'container handling activity' as explained in the foregoing paragraphs.

(b). The JNPT has estimated the power cost for the years 2010-11 to 2012-13 based on actual expenses for the year 2009-10 with 10% annual escalation, taking the year 2009-10 as the base. As stated earlier, the JNPT subsequently furnished actual power cost from April 2010 to December 2010. The estimate of power cost for the year 2010-11 is revised by taking the actual from April 2010 to December 2010 and extrapolating the same for the next 3 months. The estimates for the next two years 2011-12 and 2012-13 are considered by applying 3.76% annual escalation over the estimate for the year 2010-11, taking the year 2010-11 as the base.

(c). All other expenses under estate activity, viz. repairs & maintenance, consumption of material, water charges, minor works, general office expenses, etc. for the years 2010-11 to 2012-13 are estimated by JNPT

based on the respective actual expenses for the year 2009-10, with 3.76% annual escalation, taking the year 2009-10 as the base. The estimates furnished by the JNPT in this regard are considered without any change.

(xii). As brought out earlier, the depreciation amount furnished by the JNPT for the years 2006-07 to 2008-09 as per Companies Act is considered without any modifications. Similarly, the estimated depreciation on existing assets for the years 2010-11 to 2012-13 is also considered without modification. The additions to the gross block furnished by JNPT are discussed in the later part of this analysis. As stated earlier, the JNPT has calculated depreciation on additions for full year without reckoning the date of commissioning of the individual assets and also has not furnished details of scheduled/ expected date of commissioning for the proposed additions to the gross block during the years 2010-11 to 2012-13. In view of this, we have moderated the depreciation on all additions to the gross block considered during the years 2010-11 to 2012-13 to 50% of the annual depreciation on an average.

The estimated depreciation for the years 2010-11 to 2012-13 is allocated to various cost centres, viz. container handling, railway, bulk, marine, BOT and general administration assets based on the individual assets identified under each cost centre. The depreciation on railway assets is included under container handling activity and the depreciation on BOT assets is included under estate activity. The depreciation on general administration assets are added to the management and general overheads and allocated to the main activities on the basis of direct operating expenses including depreciation of the respective main activities for the respective years. The basis of apportionment considered by JNPT is relied upon in this analysis.

(xiii). The JNPT has considered 3.76% annual escalation over actual management and general overheads of the year 2009-10 for the purpose of estimation of overheads for the years 2010-11 to 2012-13, taking the year 2009-10 as base. The estimated management and general overheads for the years 2010-11 to 2012-13 estimated by JNPT are considered without any change. The JNPT has apportioned the estimated management overheads to various activities on the basis of direct operating cost which is also considered.

(xiv). The estimated Finance & Miscellaneous Income for the years 2010-11 to 2012-13 is maintained at the same level of actual Finance & Miscellaneous Income reported for the year 2009-10, excluding penalty for shortfall in throughput. The estimated Finance & Miscellaneous Income for the years 2010-11 to 2012-13 are apportioned to the four activities based on the operating income of the respective activities for the respective years, as per the approach adopted by the JNPT.

(xv). As stated earlier, the Finance & Miscellaneous Expenses of JNPT comprise of pension and gratuity contribution as per acturial valuation and other items. The JNPT has considered 50% increase in the pension and gratuity contribution for the year 2010-11 over the actual contribution in the year 2009-10, considering the impact of officers' pay revision implemented in the year 2010-11. The position reported by the JNPT is relied upon and 50% increase is considered for the year 2010-11. However, the estimates in respect of other items of Finance & Miscellaneous expenses for the year 2010-11 is considered by allowing 3.76% escalation over 2009-10 actuals, as furnished by JNPT. The estimates for the next two years, including pension contribution are estimated with 3.76% annual escalation over the estimate of 2010-11, taking the year 2010-11 as the base.

(xvi). (a). The JNPT has considered estimated additions to the gross block to the tune of Rs.30609 lakhs, Rs.65485 lakhs and Rs.56200 lakhs during the years 2010-11 to 2012-13 in the revised cost statement (Form 4A) furnished by it. The JNPT also furnished the details of individual assets proposed to be added to the gross block during the said years (Form 4 B). The year-wise

additions proposed by the JNPT as per details furnished by it in Form 4B are tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Details of additions	2010-11	2011-12	2012-13	Total
(i)	Acquisition of 3 new RMQC on replacement of existing 3 old RMQC on buyback system	6400.00	2100.00	0.00	8500.00
(ii)	Acquisition of 1 new RMQC and shifting of one existing old RMQC from MCB to SDB	3200.00	0.00	200.00	3400.00
(iii)	Acquisition of 3 new RMQC and shifting of two existing old RMQC from MCB to SDB	1800.00	7000.00	2200.00	11000.00
(iv)	Acquisition of 1 new RMGC in replacement of 1 existing RMGC	1935.00	0.00	0.00	1935.00
(v)	Environmental Measures for Infrastructure Development for port based industries	325.00	200.00	200.00	725.00
(vi)	Upgradation of existing roads and yards	1500.00	1000.00	300.00	2800.00
(vii)	Infrastructure facilities for port based industries Zone II	500.00	50.00	50.00	600.00
(viii)	Rehabilitation Of existing structures (ROB at Karal)	100.00	200.00	100.00	400.00
(ix)	Upgradation of Computer System / Data centre	85.00	450.00	0.00	535.00
(x)	Upgradation of VTMS Tower	51.00	0.00	0.00	51.00
(xi)	Earth filling Zone V	2542.00	0.00	0.00	2542.00
(xii)	Earth filling Zone II	3002.00	0.00	0.00	3002.00
(xiii)	Earth filling Zone V	4480.00	0.00	0.00	4480.00
(xiv)	Development of area in Zone I	4714.00	0.00	0.00	4714.00
(xv)	Structural Rehabilitation Of ROB at Karaj Junction	0.00	1335.00	0.00	1335.00
(xvi)	Infrastructure facilities for port based industries Zone V	10.00	500.00	500.00	1010.00
(xvii)	Development of Waste Disposal System	90.00	50.00	50.00	190.00
	Total as furnished as per Form 4B	**30734.00**	**12885.00**	**3600.00**	**47219.00**
	Total As furnished in Form 4A	**30509.00**	**12785.00**	**3500.00**	**46794.00**

The reason for difference between the position reported in the cost statement (Form 4A) and the details furnished in Form 4 B remains unexplained. Since Form 4 A does not provide break up for the proposed investments, we have gone by the position reported in Form 4 B which provides break up for the proposed investments. The details of proposed additions to the gross block are discussed below:

(i) The JNPT has furnished a copy of the work order placed by it for acquisition of 3 new RMQCs on replacement of 3 existing RMQCs on buy back arrangement. The scheduled completion period for this work as per the work order is May 2011. As per tariff guidelines of March 2005, only completed and commissioned assets are to be considered under capital employed for the purpose of allowing return.

Since the commissioning of this asset is expected only in 2011-12, the estimate of ₹64.00 crores considered by the JNPT in the year 2010-11 is shifted to the year 2011-12, i.e. the total estimate of ₹85.00 crores is considered in the year 2011-12.

(ii) In respect of Sl. No. (ii) in the above table, the JNPT has furnished a copy of the work order for acquisition of one new RMQC. Though the scheduled completion period for this work as per the work order is Nov 2010, the JNPT has not stated that the work is completed as per schedule. It appears that the work is yet to be completed. Hence, the estimate of Rs.32.00 crores is considered in the year 2011-12. The JNPT has not furnished any documentary support for the estimate of Rs.2.00 crores considered in the year 2012-13 for the same work. It appears that this estimate is for shifting of one existing RMQC from Main Container Berth to Shallow Draught Berth. We have relied upon the estimate furnished by the port and considered the same.

(iii) Apart from the above, the JNPT has also proposed acquisition of 3 new RMQCs and shifting of 2 existing RMQCs to the SDB and has phased the estimated total capital outlay of Rs.110.00 crores over the years 2010-11 to 2012-13. As far as the status of the work is concerned, the JNPT has stated that global tenders have been invited. The estimate is also not substantiated with any documentary evidence. Considering that the finalisation of tenders might take some more time and thereafter, a minimum of 15 to 18 months time may be required for completion of the work as seen from the copies of work orders furnished by the JNPT for similar works, in all eventuality, the work may materialise only in the fag end of this tariff cycle or in the early part of the next tariff cycle. Therefore, the estimate of JNPT in this regard to the tune of Rs.110.00 crores is not considered .

(iv) The work under Sl. No.(iv) relates to acquisition of one new RMGC on replacement basis. The work order copy furnished by JNPT in this regard substantiates the estimate furnished by it. Though the scheduled completion time as per work order is mentioned as February 2011, the JNPT has not furnished any details on the present status of the work. Therefore, the estimated cost of this work is considered in the year 2011-12.

(v) In respect of work envisaged at Sl. No.(v), the JNPT has stated that the work scheduled for the year 2010-11 is already completed at a value of Rs.325.00 lakhs. Though the port has not furnished any documentary support, the position reported by it is relied upon and the estimates for all the years 2010-11 to 2012-13 are considered without any modification.

(vi) As reported by the JNPT, the upgradation of roads and yards work mentioned in sl. no. (vi) of the table is partly completed in the year 2010-11. It has furnished work order copies for Rs.1004 lakhs for works completed during the year 2010-11 and also for Rs.839.00 lakhs for works to be completed during the year 2011-12. Accordingly, out of the total estimate of Rs.2800 lakhs furnished by JNPT, Rs.1004.00 lakhs and Rs.839.00 lakhs are considered in the years 2010-11 and 2011-12 respectively and the balance amount of Rs.957.00 lakhs is considered in the year 2012-13.

(vii) Likewise, in respect of work envisaged at sl. no. (vii), an amount of Rs.496.00 lakhs is considered in the year 2010-11 based on the documentary evidence furnished by the port and Rs.50 lakhs each are

considered in the years 2011-12 and 2012-13 respectively relying upon the estimates furnished by the port.

(viii) The estimate for work at sl. no. (viii) – Rehabilitation of existing structures at ROB Karal is not supported with any documentary evidence. However, the JNPT has stated that the work pertaining to the year 2010-11 is already completed. Relying upon the position reported by the port, the estimate of JNPT towards this work for the years 2010-11 to 2012-13 is considered without any modification.

(ix) In respect of upgradation of computer system /data centre (sl. no.ix) proposed at an estimated cost of Rs.535.00 lakhs, the port has stated the works to the tune of Rs.85.00 lakhs is already completed in the year 2010-11 supported with documents. It has further stated that the balance of Rs.450 lakhs is earmarked for procurement of hardware / software to be decided by the consultant engaged by it for this purpose and would be incurred within this tariff validity period. Considering the position reported by port, the total estimate of Rs.535.00 lakhs is considered in a phased manner, viz. Rs.85.00 lakhs in the year 2010-11 and Rs.225.00 lakhs each in the years 2011-12 and 2012-13.

(x) The capital expenses towards upgradation of VTMS tower proposed by the JNPT is considered at Rs.45.00 lakhs in the year 2010-11 based on the documents / details furnished by the port and the balance of Rs.5.00 lakhs is considered in the year 2011-12.

(xi) The earth filling works and area development work mentioned at Sl.No.(xi) to (xiv) in the above table at a total cost of Rs.14738 lakhs are already completed in the year 2010-11 as reported by the port along with documentary evidence. Therefore, the estimates towards these works are considered without any modification.

(xii) The structural rehabilitation of Road Over Bridge (ROB) at Karal junction at an estimated cost of Rs.1335.00 lakhs proposed during the year 2011-12 is supported with copy of work order placed by the port on a private firm. Therefore, the estimate is considered .

(xiii) The estimate for the work envisaged by the JNPT towards Infrastructure facilities for port based industries at Zone V (sl. No. xvi) is not supported with any documentary evidence. The port has also not stated anything about the status of the work. Therefore, the said estimate amounting to Rs.1010.00 lakhs is not considered .

(xiv) In respect of work mentioned at Sl. No. xvii of the table – Development of waste disposal system, the JNPT has stated that the work pertaining to the year 2010-11 for a value of Rs.90.00 lakhs is already completed. Though documentary evidence is not furnished by the port for this estimate, the position reported by the port is relied upon and the estimate proposed by the JNPT in the years 2010-11 to 2012-13 is considered without any modifications.

(xv) In addition to the above, the JNPT has also proposed capital outlay in respect of capital dredging amounting to Rs.814 crores and allotment of land to Project Affected Persons under 12.5% Land Scheme of the Government amounting to Rs.241 crores during the years 2010-11 to 2012-13. However, the port has not considered both the items in the Capital Employed stating that the expenditure on these accounts proposed to be met from the accumulations in the Escrow maintained by it for infrastructure development. The

capital outlay is not included in the capital employed and return is not allowed.

(xvi) With the above changes, the year-wise total additions to the gross block proposed by JNPT and considered are as follows:

(₹ in crores)

Year	As proposed by JNPT	As considered
2010-11	307.34	168.83
2011-12	128.85	165.39
2012-13	36.00	17.82
Total	**472.19**	**352.04**

(xvii) The Written Down Value of assets funded from Escrow A/c as at the end of years 2010-11 to 2012-13 have been deducted from the value of closing net block of assets of the respective years. This amount is again allocated to the four main activities in the ratio of closing net block of assets as at the end of respective years. Though the JNPT was specifically requested to furnish separate cost statements for each of sub-activities covered under the container handling activity and marine activity, the JNPT expressed its inability to furnish the same stating it does not maintain the cost details for the sub-activities. Though the reported position is relied upon in this analysis, the JNPT is advised to initiate suitable action to furnish the details in the prescribed format in the next review.

(xviii) The value of closing net block of assets considered works out to Rs.54448.67 lakhs, Rs.60615.14 lakhs and Rs.51267.77 lakhs respectively for the years 2010-11 to 2012-13.

(xix) As brought out earlier, the JNPT has not classified any of its assets under 'business related assets' and 'social obligation assets' categories, stating that it considers all its assets as business assets and it has also not furnished any details in this regard. However, with a view to comply with the provisions of tariff policy guidelines in this regard, which are binding on us, we have maintained the value of business related assets uniformly at Rs.1668.42 lakhs for all the three years, at par with the value adopted for the earlier years 2006-07 to 2009-10. The business related assets are allocated to 'Estate Activity' following the approach adopted during the last review of tariff.

(b). The working capital estimates for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by the JNPT are moderated following the norms stipulated in the guidelines. The sundry debtors and inventory is considered at two months' estimated estate rental income and one month's estimated value of consumption of materials for the years 2010-11 to 2012-13. The admissible cash balance is considered on the basis of one month's estimated operating expenses and overheads excluding depreciation. In the absence of estimates for current liabilities, the value of current liabilities is considered at par with the amount considered for the year 2009-10. Considering the estimated current assets and current liabilities as stated above, the working capital for the said three years is found to be negative and, therefore, taken as Nil. Hence, the value of closing net block of assets as furnished in the preceding paragraph is considered as capital employed for the respective years for the purpose of allowing return.

(c). The container handling capacity for the year 2009-10 reported in the annual accounts in terms of tonnage, works out to 1.35 million TEUs per annum taking into account the conversion of factor of 12 considered by JNPT. Keeping in view the additional investment considered towards purchase /

replacement of RMQCs, the additional capacity is considered at 2,25,000 TEUs per annum from 2011-12 onwards, as furnished by the JNPT. Thus, the container handling capacity for the years 2011-12 and 2012-13 is considered at 1.575 million TEUs each.

Capacity utilisation for the three years 2010-11 to 2012-13, based on the capacity assessed by the port and estimated throughput, works out to be 67.54%, 66.80% and 66.80% respectively. The tariff policy guidelines of March 2005 provide for allowing maximum permissible return on capital employed, if the capacity utilisation is more than 60%. Since the capacity utilisation is more than 60% in all the three years, the return on capital employed at the maximum permissible rate of 16% on the value of business assets and at the risk free rate of 6.10% on the value of business related assets, which are the rates adopted for the year 2010-11, are considered for the years 2010-11 to 2012-13.

(xvii). Subject to the discussion above, the cost statements furnished by the JNPT for the port as a whole and for four main activities have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a) to (e)**. The summarised results of cost statements are presented in the table given below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of Operating Income			
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total
1.	JNPT as a whole	49645.48	54857.68	55902.07	160405.23	(6685.48)	(1400.84)	(1036.62)	(9122.73)	(13.47%)	(2.55%)	(1.85%)	(5.69%)
2.	Container handling	23376.37	28136.92	28136.92	79650.21	(6207.28)	(2783.24)	(3777.74)	(12768.26)	(26.55%)	(9.89%)	(13.43%)	(16.03%)
3.	Bulk handling	279.96	184.51	184.51	648.98	(449.68)	(487.63)	(437.83)	(1355.15)	(160.62%)	(253.46%)	(237.29%)	(208.81%)
4.	Marine	15667.81	16223.66	16945.11	49156.58	529.53	1251.17	2077.49	3858.19	3.31%	7.71%	12.26%	7.85%
5.	Estate	10001.34	10312.59	10636.53	30949.46	(558.06)	599.07	1101.44	1142.45	(5.58%)	5.81%	10.36%	3.69%

(a). As can be seen from the above table, there will be a net deficit amounting to Rs.9122.73 lakhs at the existing level of tariff during the years 2010-11 to 2012-13, even after adjustment of two instalments of past surplus.

(b). The position shown above is based on adjustment of the additional past surplus for the years 2006-07 to 2009-10 amounting ₹228.14 crores over a period of five years from 2011-12. Accordingly, the additional surplus set off in the period of 2 years from 2011-12 and 2012-13 covered under current tariff cycle works out to ₹91.26 crores, leaving a balance surplus of ₹136.88 crores for adjustment in the next cycle. It is desirable to exhaust all the other options before considering tariff increase. Therefore, the estimated overall net deficit for the years 2010-11 to 2012-13 amounting to around ₹91.23 crores may also be taken to be met from past surplus which will permit maintaining status quo in the existing tariff for all activities. Consequently, the balance additional surplus left for adjustment in the next tariff cycle will stand reduced to ₹45.65 crores. There will be no change in the rates prescribed in the existing Scale of Rates of JNPT which may continue for the current cycle also.

(xviii). The revised proposal filed by JNPT in July 2010, which was circulated to the concerned users, did not accompany the draft Scale of Rates. The JNPT subsequently, after completion of consultation process and as late as in December 2010, furnished a revised draft Scale of Rates. Some of the main tariff items in which modifications proposed by the JNPT in the draft Scale of Rates furnished in December 2010 vis-à-vis draft Scale of Rates furnished by it earlier along with its original proposal are listed below:

(i). Schedule of Port Dues
(ii). Schedule of Shifting charges
(iii). Schedule for cancellation charges and detention charges for pilots.
(iv). False signal and penal berth hire
(v). Situations which are considered as false signal.
(vi). Instances where shutout charges are not levyable.

(vii). Storage charges for normal / abandoned long standing containers.

(viii). Storage charges for long standing containers confiscated and auctioned by customs for cargo landed before 31 December 1998 and after 31 December 1998

(ix). Procedure and charges for ITRHO of transhipment of containers between the JNPT and GTIPL.

(x). Changes in the existing schedule of hire charges for floating craft.

The revised draft Scale of Rates furnished in December 2010 was not supported by reasons and justifications for the changes proposed in the tariff items and relevant conditionalities. Further, there was no indication in the revised tariff proposal filed by the port in July 2010 of the changes which have been subsequently effected in the draft Scale of Rates filed in December 2010.

In view of the above position, this Authority is not in a position to consider the modifications proposed by JNPT. The JNPT is, however, advised to come up with a proposal for rationalisation and changes in the conditionalities with reasons and justifications for the proposed changes in the Scale of Rates which will be taken up in a separate tariff proceeding. However, changes proposed in its draft Scale of Rates filed along with its original proposal and circulated among users is discussed in the following paragraphs.

(xix). As brought out in the narration of factual position of this note earlier, the JNPT has proposed a note in the draft Scale of Rates filed along with its original proposal stating that all shifting carried out at the request of private / BOT terminals are to be treated as for "terminal convenience" and chargeable.

In this connection, it is relevant to recollect here that this Authority in its Order dated 30 September 2008, disposing off a reference received from MANSA seeking clarification on certain conditionalities governing levy of the vessel related charges at JNPT, found that there is a case for prescription for conditionalities to govern the levy of shifting charges when the JNPT shifts the vessels at the Terminals operated by the GTIPL and NSICT. This Authority, therefore, advised the JNPT in the said Order to finalise suitable provisions in consultation with the NSICT / GTIPL / BPCL in this regard. It was advised to JNPT that such provisions should list out in detail, various movements of vessels constituting "terminal convenience" and "JNPT convenience".

However, the various movements of the vessels at the terminals operated by the licensees constituting "terminal convenience" and "JNPT convenience" are not listed out inspite of specific advice rendered by this Authority in this regard. It has also not been made clear by JNPT whether it had consultations with the other terminal operators at JNPT. The proposed provision is not approved and JNPT is advised to comply with the suggestion given in the Order of September 2008.

(xx). The levy of charges for Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO) is governed by separate orders. The income arising out of levy of charges for IRTHO and the expenditure connected therewith are considered in the overall income / cost position of the JNPT. Further, the rate of `400 per TEU was approved commonly applicable at the container terminals operated by GTIPL and NSICT apart from JNPT as proposed by the JNPT at the relevant point of time. That being so, there is no case to consider any increase in the existing rate of ₹ 400 per TEU.

(xxi). In the existing arrangement, there is a provision for levy of penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a 'false signal'. The port has proposed the following definition for false signal and has proposed to list out the following situations under which a vessel is unable to sail at the pilot booked time.

"False Signal is defined as inability of the vessel to sail at the pilot booked time or at the pilot boarding time, if the pilot boards on booked time but vessel sails after the booked time due to any of the following reasons:

1. Incomplete cargo operations inclusive of lashings and checking of reefer containers and documentation.
2. Inadequate GM (Metacentric Height)
3. Failure of Main Engine or any other machinery which may affect / delay the unmooring operations / sailing.
4. Non-availability of full power as per ship's manoeuvring characteristics.
5. All dues to the port relating to the ship not having been settled.
6. Original valid port clearance not on board.
7. Certificate of Health Inspection not on board.
8. Non compliance with any of the port or statutory rules, regulations and requirements.
9. All crew not on board as per the minimum safe manning certificate of the vessel.
10. Actual draft more than the declared draft resulting in cancellation of sailing.
11. Navigational equipment (s) inoperational."

The listing out of the situations under which a vessel is unable to sail at the pilot booked time will avoid billing disputes and keeping in view that there is no objection from the users, the proposal of the JNPT in this regard is approved.

(xxii). in August 2003 this Authority approved the then existing berth hire charges to be applied for shallow draught berth / port craft berth/ port craft jetty subject to a minimum of 20% discount in the applicable rates on the undertaking given by the JNPT to furnish relevant cost details in the next revision of its tariff. During the proceedings for the revision of tariff undertaken vide tariff Order of September 2006, the JNPT pleaded to consider separately the fixation of tariff for vessels handled at such berths and requested to continue with the arrangement approved in August 2003 till such time. Acceding to the request of the JNPT, this Authority in the last tariff Order dated 28 September 2006, had advised JNPT to come up with a cost based proposal for levy of berth hire charges at shallow draught berth / port craft jetty / port craft berth. The port neither came up with a separate proposal nor included the same in the current general revision proposal. To a query in this regard, the JNPT simply replied that there is no move at present to prescribe separate berth hire charges for liquid cargo jetty and the other above said berths completely ignoring the advise rendered by this Authority.

When the port was again insisted to follow the advice of this Authority the response of the JNPT is that the detailed break-up of cost are not available separately in its accounting. This response of the port does not found to be acceptable in this age of electronic data generation.

The earlier stand of this Authority requiring JNPT to come up with a cost based proposal for levy of berth hire charges at the above said berths is reiterated.

(xxiii). The general note proposed prescribing rate of penal interest on delayed payments/ refunds is modified to reflect the penal rate of interest at 14.75% in terms of prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 12.75% as stipulated in Clause 2.18.2 of the tariff guidelines of March 2005.

(xxiv). As stated earlier, the validity of the existing Scale of Rates fixed in September 2006 expired on 30 September 2010. Since the process of notification of the Order passed in this case may take some more time, the validity of the existing SOR of JNPT is deemed to have been extended till the effective date of implementation of the Order passed.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following changes in the existing Scale of Rates of the JNPT.

(i). The existing clause prescribed in schedule 1.2 (vii) (b) of Chapter-I is replaced with the following:

"The rate of penal interest will be 14.75% p.a. The penal interest rate will apply to both the JNPT and the port users equally."

(ii) The following provision is inserted below the existing Note 4 (b) prescribed after schedule 2.5 of Chapter-II – Vessel Related Charges:

"False Signal is defined as inability of the vessel to sail at the pilot booked time or at the pilot boarding time, if the pilot boards on booked time but vessel sails after the booked time due to any of the following reasons:

1. Incomplete cargo operations inclusive of lashings and checking of reefer containers and documentation.
2. Inadequate GM (Metacentric Height)
3. Failure of Main Engine or any other machinery which may affect / delay the unmooring operations / sailing.
4. Non-availability of full power as per ship's manoeuvring characteristics.
5. All dues to the port relating to the ship not having been settled.
6. Original valid port clearance not on board.
7. Certificate of Health Inspection not on board.
8. Non compliance with any of the port or statutory rules, regulations and requirements
9. All crew not on board as per the minimum safe manning certificate of the vessel.
10. Actual draft more than the declared draft resulting in cancellation of sailing.
11. Navigational equipment (s) inoperational."

12.2 The revised Scale of Rates and conditionalities of the JNPT will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3 The validity of the existing Scale of Rates of JNPT is deemed to have been extended beyond 30 September 2010 till the effective date of implementation of the Order passed.

12.4 The tariff of the JNPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the JNPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

12.5 In this regard, the JNPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP may call upon the port to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If the JNPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

Annex-I (a)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Consolidated Income & Cost statement for the Port as a whole

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic handled										
	Container (TEUs)	1,305,062	1,260,923	1,063,435	776,222	780,000	1,030,000	1,030,000	855,732	1,030,000	1,030,000
	Bulk incl. Vehicles (Tonnes)	626,990	746,325	825,861	1,039,737	1,220,000	200,000	800,000	1,213,840	800,000	800,000
I	**Total Operating Income**										
	(i) Container handling income	34316.32	31226.17	27241.25	21204.37	21849.60	29852.60	28852.68	23376.37	28136.92	28136.92
	(ii) Bulk handling income	181.04	171.80	241.98	239.56	235.25	184.51	184.51	379.96	184.51	184.51
	(iv) Marine income	15837.01	11520.51	14114.18	16017.37	15350.04	15866.00	16570.58	15987.81	16223.66	16945.11
	(v) Estate income	8205.62	8724.33	9760.11	9678.78	9939.79	10333.00	10682.50	10001.34	10312.59	10625.53
	(vi) Income from BOT operators other than Royalty / Revenue share	2207.01	2657.24	4716.64	5011.92	0.00	0.00	0.00	5011.92	5011.92	5011.92
	Total - I	**60747.00**	**54810.50**	**55563.46**	**52152.00**	**47433.69**	**55235.33**	**56290.24**	**54657.40**	**59869.60**	**60923.99**
II	**Operating Costs (excluding depreciation)**										
	(i) Container handling & storage	12077.93	10536.15	11215.37	12115.62	13209.89	15671.47	17420.45	14065.06	15150.82	15674.23
	(ii) Bulk handling & storage	265.47	326.14	336.81	357.94	395.96	372.13	412.04	345.27	303.13	314.52
	(iii) Marine activity	5242.88	5873.04	7165.13	7191.97	7152.69	11243.61	11864.61	8975.86	9794.43	10065.90
	(iv) Estate activity	1912.87	2344.87	2640.30	2919.64	3385.40	3569.02	3770.72	3451.45	3579.15	3693.30
	(v) Expenditure for BOT operators	1868.28	2175.03	4175.37	4121.18	0.00	0.00	0.00	4121.18	4121.18	4121.18
	Total - II	**21367.43**	**21665.23**	**25543.98**	**27711.55**	**27233.86**	**30856.71**	**33473.72**	**30897.81**	**32939.71**	**33869.13**
III	Depreciation	8114.28	8408.7	8699.49	9112.97	10072.65	11078.93	11367.43	9543.95	10533.63	11290.48
IV	Management & General Administration Expenses	4536.60	6729.91	8794.78	8445.93	9058.62	9641.66	10568.90	9018.69	9350.36	9494.50
V	**Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)**	**26728.69**	**17807.59**	**12430.21**	**6620.55**	**1062.56**	**3658.03**	**930.19**	**5194.94**	**7045.93**	**6059.88**
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	887.72	890.64	3,521.45	1,847.92	23.67	24.56	25.48	394.62	394.62	394.62
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	1,320.04	742.63	6,618.69	2,576.03	3,546.92	3,680.29	3,818.67	3,730.43	3,870.69	4,015.23
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(432.31)	148.01	(3,097.24)	(728.11)	(3,523.25)	(3,655.73)	(3,793.18)	(3,335.81)	(3,476.07)	(3,621.61)
IX	**Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)**	**26,296.38**	**17,955.60**	**9,332.97**	**5,892.44**	**(2,461.69)**	**2.30**	**(2,912.99)**	**1,861.13**	**3,569.83**	**2,438.27**
X	**Capital Employed**	64,235.93	53,369.88	60,275.83	48,465.73	84,804.35	85,245.78	77,790.16	54,448.67	60,615.14	51,[illegible]7.77
	(i) Business Assets	62567.51	62011.46	58607.41	46797.31	84,004.36	85,245.78	77,790.16	52780.25	58946.72	49509.35
	(ii) Business Related Assets	1,668.42	1,668.42	1,668.42	1,668.42	0.00	0.00	0.00	1668.42	1668.42	1668.42
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	**RoCE - Maximum permissible**	9,508.59	10,052.04	9,513.50	7,589.34	13,568.70	13,639.32	12,446.43	8,546.61	9,533.25	8,037.67
	(i) Business Assets	9,385.13	9,920.23	9,377.19	7,487.57	13568.70	13639.32	12446.43	8444.84	9,431.48	7,935.90
	(ii) Business Related Assets	123.46	131.81	136.31	101.77	0.00	0.00	0.00	101.77	101.77	101.77
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	**Capacity Utilization**	105.[illegible]9%	93.95%	79.92%	90.2[illegible]%	100.00%	100.00%	100.00%	37.98%	66.80%	66.80%
XIII	**RoCE adjusted for capacity utilization**	**9,503.59**	**10,052.04**	**9,513.50**	**7,589.34**	**13,568.70**	**13,639.32**	**12,446.43**	**8,546.61**	**9,533.25**	**8,037.67**
XIV	**Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)**	**16,787.79**	**7,903.56**	**(180.53)**	**(1,696.90)**	**(16,023.39)**	**(13,637.02)**	**(15,359.42)**	**(6,685.48)**	**(5,963.42)**	**(5,599.40)**
XV	Total Surplus for the years 2006-07 to 2009-10 set off over a period of five years from 2011-12		22,813.92						-	4,562.78	4,562.78
XVI	**Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period**					**(16,023.39)**	**(13,637.02)**	**(15,359.42)**	**(6,685.48)**	**(1,400.64)**	**(1,036.62)**

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Annex-I (b)

Income & Cost statement for Container handling activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (in TEUs)	1,305,062	1,260,923	1,063,435	776,222	780,000	1,030,000	1,030,000	855,732	1,030,000	1,030,000
I	**Total Operating Income**										
	(i) Handling charges	31567.22	28698.65	24438.67	19311.10	19947.12	26340.43	26340.43	21289.18	25624.67	25624.67
	(ii) Storage Charges	1622.55	1528.29	1696.35	1118.23	1123.67	1483.82	1483.82	1232.27	1483.82	1483.82
	(iii) Reefer Electricity & Monitoring	1055.23	715.00	767.82	641.53	644.65	851.27	851.27	707.24	851.27	851.27
	(iv) Income from Non-std. cargo	69.51	24.31	114.38	122.37	122.97	162.38	162.38	134.90	162.38	162.38
	(v) Misc. container income	1.81	359.92	24.33	11.14	11.19	14.78	14.78	12.28	14.78	14.78
	(vi) Income from BOT operators other than Royalty/Revenue share	1293.76	1602.71	2285.48	2254.44	0.00	0.00	0.00	2359.94	2570.65	2522.63
	Total - I	**35610.08**	**32928.83**	**29528.03**	**23458.81**	**21849.60**	**28852.68**	**28852.68**	**25736.31**	**30707.57**	**30659.55**
II	**Operating Costs (excluding depreciation)**										
	(i) Salary & Wages	2730.90	3971.20	4909.87	5425.06	5967.57	6564.32	7856.18	6192.43	6425.25	6666.84
	(ii) Power	734.52	668.29	725.50	869.41	961.01	1395.92	1535.51	1215.08	1517.52	1574.58
	(iii) Fuel	994.33	909.83	790.57	684.10	756.17	1098.39	1208.23	782.53	977.31	1014.06
	(iv) Repairs & Maintenance	29.20	56.77	137.02	363.90	378.50	455.82	472.96	396.92	455.82	472.96
	(v) Others	7588.98	4329.04	5046.31	4773.15	5246.65	6157.02	6347.56	5417.09	5774.92	5945.79
	(vi) Expenses on BOT contracts	1157.23	1358.89	2123.[illegible]	2116.48	0.00	0.00	0.00	2116.48	2116.48	2116.48
	Total - II	**13235.16**	**11895.04**	**13344.38**	**14232.10**	**13309.88**	**15671.47**	**17420.45**	**16120.53**	**17267.30**	**17790.71**
III	Depreciation	4208.44	4194.32	4419.26	4624.08	5724.20	6716.91	6993.46	4929.87	5771.56	6540.16
IV	Apportioned Management & General Administration Expenses	2675.68	3565.65	4525.30	4340.19	4621.76	5147.44	5754.27	4701.44	4971.33	5247.70
V	**Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)**	**15490.80**	**13273.67**	**7247.99**	**62.44**	**-1806.28**	**1316.86**	**-1315.50**	**-15.53**	**2697.28**	**1080.98**
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	524.39	535.05	1867.87	831.21	0.00	0.00	0.00	185.81	202.40	198.62
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	925.69	532.24	5524.45	2152.18	3005.51	3118.52	3235.78	3161.83	3283.94	3410.52
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(405.30)	2.84	(3,656.58)	(1,320.97)	(3,005.51)	(3,118.52)	(3,235.78)	(2,976.02)	(3,081.54)	(3,211.90)
IX	**Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)**	**15,085.50**	**13,276.71**	**3,591.41**	**(1,258.53)**	**(4,811.79)**	**(1,801.66)**	**(4,551.28)**	**(2,991.55)**	**(384.26)**	**(2,130.92)**
X	**Capital Employed**										
	(i) Business Assets	25434.11	22739.68	21784.71	18566.05	44117.83	48322.27	44675.53	20098.30	29620.47	24646.13
	(ii) Business Related Assets	25434.11	22739.68	21784.71	18566.05	44117.83	48322.27	44675.53	20098.30	29620.47	24646.13
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	**RoCE - Maximum permissible**	3815.12	3636.91	3485.55	2970.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(i) Business Assets	3815.12	3636.91	3485.55	2970.57	7058.85	7731.56	7148.08	3215.73	4739.27	3943.38
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	7058.85	7731.56	7148.08	3215.73	4739.27	3943.38
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	**Capacity Utilization**	105.40%	93.95%	79.92%	60.91%	100.00%	100.00%	100.00%	67.54%	66.80%	66.80%
XIII	**RoCE adjusted for capacity utilization**	**3,815.12**	**3,636.91**	**3,485.55**	**2,970.57**	**7,058.85**	**7,731.56**	**7,148.08**	**3,215.73**	**4,739.27**	**3,943.38**
XIV	**Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)**	**11,270.38**	**9,639.80**	**105.86**	**(4,229.10)**	**(11,870.65)**	**(9,533.23)**	**(11,699.36)**	**(6,207.28)**	**(5,123.53)**	**(6,074.30)**
XV	Adjustment of past surplus					0.00	0.00	0.00	-	2,340.29	2,296.56
XVI	**Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period**					**(11,870.65)**	**(9,533.23)**	**(11,699.36)**	**(6,207.28)**	**(2,783.24)**	**(3,777.74)**

Annex-I (c)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Income & Cost statement for Bulk cargo handling activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (in Tonnes)	626,990	746,325	825,851	1,039,737	1,020,000	800,000	800,000	1,213,840	800,000	800,000
I	**Total Operating Income**										
	(i) Wharfage charges	157.65	167.11	223.45	220.83	216.86	170.09	170.09	258.07	170.08	170.08
	(ii) Storage Charges	7.63	3.02	0.00	18.50	18.39	14.43	14.43	21.62	14.25	14.25
	(iii) Misc. bulk income	15.76	1.67	18.53	0.23	0.00	0.00	0.00	0.27	0.18	0.18
	(iv) Income from BOT operators other than Royalty/Revenue share	6.83	8.79	20.31	25.47	0.00	0.00	0.00	28.26	16.86	16.54
	Total - I	**187.87**	**180.59**	**262.29**	**265.03**	**235.25**	**184.51**	**184.51**	**308.22**	**201.37**	**201.05**
II	**Operating Costs (excluding depreciation)**										
	(i) Salary & Wages	124.87	126.11	96.17	106.50	117.15	128.87	154.23	121.56	126.13	130.88
	(ii) Power	45.79	106.70	130.89	185.50	200.81	173.25	190.58	155.69	106.47	110.47
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs & Maintenance	0.14	0.18	8.73	0.21	0.22	0.20	0.21	0.24	0.20	0.20
	(vi) Others	94.67	103.15	114.02	65.33	67.78	70.29	72.93	67.78	70.33	72.97
	(vii) Expenses on BOT contracts	25.43	43.35	66.40	62.53	0.00	0.00	0.00	62.53	62.53	62.53
	Total - II	**290.90**	**379.49**	**416.21**	**420.47**	**385.96**	**372.61**	**417.94**	**407.80**	**365.66**	**377.05**
III	Depreciation	125.56	135.29	135.29	135.29	135.29	135.29	135.29	135.29	135.29	110.84
IV	Apportioned Management & General Administration Expenses	64.24	114.11	140.49	126.37	126.57	116.77	130.40	119.33	104.17	100.48
V	**Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)**	**-292.83**	**-448.30**	**-429.70**	**-417.10**	**-412.57**	**-440.16**	**-499.12**	**-354.20**	**-403.75**	**-387.32**
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	2.75	2.93	16.59	9.39	0.00	0.00	0.00	2.73	1.33	1.30
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	33.14	16.94	119.44	43.65	59.00	61.22	63.52	62.97	64.69	66.87
VIII	FMI Loss FME (VI) - (VII)	(30.39)	(14.01)	(102.85)	(34.26)	(59.00)	(61.22)	(63.52)	(60.74)	(63.36)	(65.57)
IX	**Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)**	**(323.22)**	**(462.31)**	**(532.55)**	**(451.36)**	**(471.57)**	**(501.38)**	**(562.64)**	**(414.94)**	**(467.11)**	**(452.89)**
X	**Capital Employed**	725.95	664.91	526.54	330.72	771.34	634.94	503.44	217.14	99.21	0.00
	(i) Business Assets	725.95	664.91	526.54	330.72	771.34	634.94	503.44	217.14	99.21	0.00
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	**RoCE - Maximum permissible**	108.89	106.39	84.25	52.92	123.42	101.59	80.55	34.74	15.87	0.00
	(i) Business Assets	108.89	106.39	84.25	52.92	123.42	101.59	80.55	34.74	15.87	0.00
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	**Capacity Utilization**	105.49%	93.95%	79.92%	60.91%	100.00%	100.00%	100.00%	67.54%	66.80%	66.80%
XIII	**RoCE adjusted for capacity utilization**	**108.89**	**106.39**	**84.25**	**52.92**	**123.42**	**101.59**	**80.55**	**34.74**	**15.87**	**0.00**
XIV	**Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)**	**(432.11)**	**(568.70)**	**(616.80)**	**(504.28)**	**(594.99)**	**(602.97)**	**(643.19)**	**(449.68)**	**(482.98)**	**(452.89)**
XV	Adjustment of past surplus					0.00	0.00	0.00	-	15.35	15.06
XVI	**Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period**					**(594.99)**	**(602.97)**	**(643.19)**	**(449.68)**	**(467.63)**	**(437.83)**

Annex-I (d)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Income & Cost statement for Vessel related activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	No. of vessels	2,430	2,717	2,726	2,736	2,751	2,864	2,976	2,822	2,865	2,879
	GRT of Vessels (in million)	60.958	71.371	79.759	86.369	86.932	89.849	93.844	89.523	89.849	93.844
	Average GRT	25086	26312	29212	31165	31600	31372	31534	31369	31361	31507
I	**Total Operating Income**										
	(i) Port Dues	3797.44	3104.70	3322.65	4317.01	4137.15	4275.96	4466.10	4309.04	4372.61	4561.75
	(ii) Pilotage	8546.98	6963.13	7169.99	6176.01	7635.38	8098.26	8458.38	8169.92	8281.31	8649.54
	(iii) Berth Hire	3413.73	2781.99	3059.76	3410.52	3297.18	3407.80	3559.54	3434.47	3484.63	3639.80
	(iv) Other income	88.86	72.37	81.86	83.85	80.34	83.03	86.73	62.68	64.91	88.69
	(v) Income from BOT operators other than Royalty/Revenue share	597.07	609.38	1164.67	1702.30	0.00	0.00	0.00	1614.04	1482.23	1519.22
	Total - I	**16434.08**	**13530.39**	**15298.83**	**17720.33**	**15350.04**	**15865.06**	**16570.56**	**17601.85**	**17705.89**	**18464.33**
II	**Operating Costs (excluding depreciation)**										
	(i) Salary & Wages	392.86	492.72	568.96	723.20	685.30	753.83	902.18	711.17	737.56	795.60
	(ii) Power	0.00	0.00	[illegible]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	908.60	878.53	824.10	822.49	922.38	1048.66	1204.82	885.90	933.66	1011.19
	(iv) Repairs & Maintenance	77.33	181.32	76.92	117.45	123.05	125.84	137.80	124.19	129.94	137.80
	(v) Dredging	1337.05	980.50	722.87	2446.07	2518.04	2633.47	2732.49	2541.33	2639.68	2736.03
	(vi) Others	3722.02	3431.14	3116.22	4188.67	5983.82	6577.81	6897.31	4713.24	5356.79	5415.28
	(vii) Expenses on BOT contracts	502.34	757.47	1328.75	1432.10	0.00	0.00	0.00	1432.10	1432.10	1432.10
	Total - II	**5745.22**	**6630.51**	**6643.88**	**9630.07**	**10152.60**	**11243.61**	**11864.61**	**10407.96**	**11276.53**	**11398.00**
III	Depreciation	2490.30	2566.96	2477.89	2609.81	2339.25	2348.85	2358.35	2659.46	2813.25	2823.30
IV	Apportioned Management & General Administration Expenses	1270.47	2542.93	2850.11	2787.78	3037.25	3125.12	3352.30	2891.62	2995.82	3044.81
V	**Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)**	**6928.08**	**1290.09**	**1220.09**	**2716.27**	**-175.15**	**-852.52**	**-1004.70**	**1632.81**	**669.81**	**1098.22**
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	240.16	203.01	957.77	527.85	23.67	24.56	25.48	127.08	116.71	119.62
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	274.06	142.49	895.37	324.81	461.48	478.84	496.84	441.29	457.80	472.99
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(33.90)	60.12	62.41	203.04	(437.81)	(454.28)	(471.36)	(314.21)	(341.09)	(353.36)
IX	**Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)**	**6,894.18**	**1,351.21**	**1,391.49**	**3,019.45**	**(612.96)**	**(1,306.80)**	**(1,476.06)**	**1,318.60**	**328.72**	**744.86**
X	**Capital Employed**	23756.16	11886.76	9272.98	5952.26	10016.00	7886.94	5735.57	4931.71	2668.43	315.30
	(i) Business Assets	23756.16	11886.76	9272.98	5952.26	10016.00	7886.94	5735.57	4931.71	2668.43	315.30
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	**RoCE - Maximum permissible**	2063.42	1902.20	1499.65	952.36	1602.56	1261.91	917.69	789.07	426.95	50.45
	(i) Business Assets	2063.42	1902.20	1499.65	952.36	1602.56	1261.91	917.69	789.07	426.95	50.45
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	**Capacity Utilization**	105.49%	93.95%	79.92%	60.81%	100.00%	100.00%	100.00%	67.54%	66.80%	66.80%
XIII	**RoCE adjusted for capacity utilization**	**2,063.42**	**1,902.20**	**1,499.65**	**952.36**	**1,602.56**	**1,261.91**	**917.69**	**789.07**	**426.95**	**50.45**
XIV	**Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)**	**4,830.76**	**(550.99)**	**(108.16)**	**2,067.09**	**(2,215.52)**	**(2,568.71)**	**(2,393.75)**	**529.53**	**(98.23)**	**694.41**
XV	Adjustment of past surplus					0.00	0.00	0.00		1,349.40	1,383.08
XVI	**Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period**					**(2,215.52)**	**(2,568.71)**	**(2,393.75)**	**529.53**	**1,251.17**	**2,077.49**

Annex-I (e)

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Income & Cost statement for Estate activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by JNPT			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (in TEUs)	1,305,062	1,260,923	1,063,435	776,222	780,000	1,030,000	1,030,000	855,732	1,030,000	1,030,000
I	**Total Operating Income**										
	(i) Rent on Land	4612.55	4999.35	5828.68	5633.05	5745.71	5860.63	5977.84	5745.71	5860.63	5977.84
	(ii) Rent on Buildings	252.58	252.19	253.45	312.54	318.79	325.17	331.67	318.79	325.17	331.67
	(iii) Rent from Township	19.39	19.22	20.14	18.94	19.32	19.71	20.10	19.32	19.71	20.10
	(iv) Recovery of Electricity charges	245.18	277.22	336.48	374.44	411.88	453.07	498.38	411.88	427.37	443.44
	(v) Recovery of water charges	114.92	120.58	164.79	68.14	68.14	68.14	68.14	70.70	73.36	76.12
	(vi) Misc. Estate income	27.25	5.57	8.53	6.38	6.39	6.39	6.39	6.38	6.38	6.38
	(vii) Lease Rental from GTIPL	2933.75	3050.21	3148.04	3265.29	3428.55	3599.98	3779.98	3428.55	3599.98	3779.98
	(viii) Income from BOT operators other than Royalty/Revenue share	309.36	446.36	819.20	1029.05	0.00	0.00	0.00	1009.68	942.18	953.53
	Total - I	**8514.98**	**9170.70**	**10579.31**	**10707.83**	**9998.79**	**10333.08**	**10682.50**	**11011.02**	**11254.77**	**11589.06**
II	**Operating Costs (excluding depreciation)**										
	(i) Salary & Wages	21.54	31.72	102.66	37.77	41.55	45.70	54.70	43.11	44.73	46.42
	(ii) Power	594.42	522.76	683.28	944.35	1038.79	1142.66	1256.93	1081.25	1121.91	1164.09
	(iii) Repairs & Maintenance	165.85	379.11	633.55	554.46	575.31	596.94	619.38	575.31	596.94	619.38
	(iv) Others	1131.06	1511.28	1220.81	1383.26	1729.76	1763.72	1839.71	1751.78	1806.57	1863.41
	(v) Expenses on BOT contracts	183.28	315.32	501.21	510.07	0.00	0.00	0.00	510.07	510.07	510.07
	Total - II	**2096.15**	**2760.19**	**3141.51**	**3429.91**	**3385.40**	**3569.02**	**3770.72**	**3961.52**	**4080.22**	**4203.37**
		2096.15	2760.19	3141.51	3429.91	3385.40	3569.02	3770.72			
III	Depreciation	1289.98	1712.30	1775.99	1807.79	1873.81	1877.88	1880.33	1809.34	1812.93	1816.19
IV	Apportioned Management & General Administration Expenses	526.20	1006.27	1278.98	1211.29	1277.02	1252.33	1331.93	1306.30	1279.06	1301.51
V	**Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)**	**4602.65**	**3691.94**	**4382.83**	**4258.84**	**3462.56**	**3633.85**	**3699.51**	**3933.86**	**4082.56**	**4267.99**
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	124.43	149.02	669.22	379.41	0.00	0.00	0.00	79.50	74.18	75.08
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	87.14	50.96	169.44	55.39	20.92	21.71	22.53	64.35	64.27	65.87
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	37.29	98.06	499.78	324.02	(20.92)	(21.71)	(22.53)	15.15	9.91	9.21
IX	**Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)**	**4,639.94**	**3,790.00**	**4,882.61**	**4,582.86**	**3,441.64**	**3,612.14**	**3,676.98**	**3,949.01**	**4,092.47**	**4,277.20**
X	**Capital Employed**	24319.72	28385.53	28591.79	23616.70	29899.16	28401.64	26875.62	29201.51	28227.04	26306.34
	(i) Business Assets	22651.30	26717.11	26923.37	21948.28	29899.16	28401.64	26875.62	27533.09	26558.62	24637.92
	(ii) Business Related Assets	1668.42	1668.42	1668.42	1668.42	0.00	0.00	0.00	1668.42	1668.42	1668.42
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	**RoCE - Maximum permissible**	3521.16	4406.54	4444.05	3613.50	4783.87	4544.26	4300.10	4507.07	4351.15	4043.84
	(i) Business Assets	3397.69	4274.74	4307.74	3511.73	4783.87	4544.26	4300.10	4405.29	4249.38	3942.07
	(ii) Business Related Assets	123.46	131.81	136.31	101.77	0.00	0.00	0.00	101.77	101.77	101.77
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	**Capacity Utilization**	105.49%	93.95%	79.92%	60.91%	100.00%	100.00%	100.00%	67.54%	66.80%	66.80%
XIII	**RoCE adjusted for capacity utilization**	**3,521.16**	**4,406.54**	**4,444.05**	**3,613.50**	**4,783.87**	**4,544.26**	**4,300.10**	**4,507.07**	**4,351.15**	**4,043.84**
XIV	**Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)**	**1,118.78**	**(616.54)**	**438.56**	**969.36**	**(1,342.23)**	**(932.12)**	**(623.12)**	**(558.06)**	**(258.68)**	**233.36**
XV	Adjustment of past surplus					0.00	0.00	0.00	-	857.75	868.08
XVI	**Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period**					**(1,342.23)**	**(932.12)**	**(623.12)**	**(558.06)**	**599.07**	**1,101.44**

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054